Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Universidad del Perú. Decana de América
Facultad de Ciencias Contables
Escuela Profesional de Contabilidad

Exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del Metro de Lima, durante los años 2012-2021

TESIS

Para optar el Título Profesional de Contador Público

AUTOR

Bryan Kevin DIAZ CASTRO

ASESOR

Mg. Carmen Eliana PICHARDO LUJÁN

Lima, Perú

2023



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Diaz, B. (2023). *Exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del Metro de Lima, durante los años 2012-2021*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Contables, Escuela Profesional de Contabilidad]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Bryan Kevin Diaz Castro
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	70454712
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0000-9064-9724
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Carmen Eliana Pichardo Luján
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	42713743
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-8344-2127
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Víctor Dante Ataupillco Vera
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	06274261
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Ruth Mirihan Romero Huamani
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	40723196
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Jesús Pascual Ayala Zavala

Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	09172852
Datos de investigación	
Línea de investigación	Impuesto General A Las Ventas
Grupo de investigación	Estudios Matemáticos Financieros
Agencia de financiamiento	Sin Financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	Edificio: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Surquillo Calle: Los negocios 182 Latitud: -12.10568 Longitud: -77.02214
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2012-2021
URL de disciplinas OCDE	Economía, negocios https://purl.org/perepo/ocde/ford#5.02.00

Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú, Decana de América

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
DIRECCIÓN DE ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

ACTA N° 011-FCC-D-2023

SUSTENTACIÓN DE TESIS PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO

En la Ciudad Universitaria, a los dos días del mes de setiembre del 2023, siendo las 11:00 horas, en cumplimiento con lo dispuesto en la Resolución Rectoral N° 00744-R-20 de fecha 18 de febrero del 2020, que aprueba la "DIRECTIVA GENERAL PARA REALIZAR, PRESENTAR Y SUSTENTAR EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO ACADÉMICO DE BACHILLER, LA TESIS O EL TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO PROFESIONAL EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS", se reunieron el Jurado Evaluador designado, en el Salón de Grados (1er. piso) de la Facultad de Ciencias Contables de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, según Resolución Decanal N° 000819-2023-D-FCC/UNMSM de fecha 31 de agosto del 2023, conformado por los siguientes docentes:

PRESIDENTE	:	Dr. Víctor Dante Ataupillco Vera
MIEMBROS	:	Dr. Jesús Pascual Ayala Zavala
		Mag. Ruth Mirihan Romero Huamani
ASESORA	:	Mag. Carmen Eliana Pichardo Luján

Quienes procedieron a evaluar y calificar la Sustentación de Tesis titulado: *"EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LINEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021"*, presentado por Bryan Kevin Diaz Castro, con código de matrícula N° 16110375, bachiller de la Escuela Profesional de Contabilidad de la citada Facultad; para la obtención del Título Profesional de Contador Público.

Habiendo concluido con la sustentación de tesis, el Jurado Evaluador deliberó y emitió la calificación de:

APROBADO

Siendo las 12:00 horas, se dio por concluido la sustentación y leída el presente Acta; procedieron a firmar los integrantes del Jurado Evaluador, en señal de conformidad;

Dr. Víctor Dante Ataupillco Vera
Presidente

Dr. Jesús Pascual Ayala Zavala
Miembro

Mag. Ruth Mirihan Romero Huamani
Miembro

Mag. Carmen Eliana Pichardo Luján
Asesora

Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Universidad del Perú, Decana de América

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
DIRECCIÓN DE ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo Carmen Eliana Pichardo Luján, en mi condición de asesora designada, mediante Oficio N° 000324-2023-EPCO-FCC/UNMSM de fecha 22 de setiembre del 2023, de la tesis: ***"EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LINEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021"***, presentado por Bryan Kevin Diaz Castro, con código de matrícula N° 16110375, bachiller de la Escuela Profesional de Contabilidad de la Facultad de Ciencias Contables de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, para optar el Título Profesional de Contador (a) Público (a) CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante el software de similitud textual, el documento evaluado cuenta con el porcentaje de 19% de similitud, nivel PERMITIDO para continuar con los trámites correspondientes y para su publicación en el repositorio institucional.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del Título Profesional correspondiente.

Ciudad Universitaria, noviembre del 2023

MAG. CARMEN ELIANA PICHARDO LUJÁN
ASESORA
DNI N° 42713743

ÍNDICE GENERAL

Resumen 8
Abstract 9
I. INTRODUCCIÓN 10
1.1. Introducción 10
1.2. Planteamiento del problema 13
1.2.1. Problema general 19
1.2.2. Problemas específicos 19
1.3. Objetivos 20
1.4. Importancia y alcance de la investigación 20
1.4.1. Importancia 20
1.4.2. Alcance de la investigación 23
1.5. Limitaciones de la investigación 24
II. REVISIÓN DE LA LITERATURA 25
2.1. Marco Teórico 25
2.2. Antecedentes del estudio 29
2.3. Bases teóricas 44
2.4. Definición de términos 71
III. HIPÓTESIS Y VARIABLES 74
3.1. Hipótesis 74
3.1.1. Hipótesis General 74
3.1.2. Hipótesis específicas 74
3.2. Variables 74
3.3. Operacionalización de variables 75
IV. MATERIALES Y MÉTODOS 76
4.1. Área de estudio 76
4.2. Diseño de investigación 76
4.3. Población y muestra 77
4.4. Procedimientos, Técnicas e instrumentos de recolección de información. 78
4.5. Análisis estadístico 79
V. RESULTADOS 80
5.1. Presentación y análisis de resultados. 80
VI. DISCUSIÓN 93
VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 97
VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 100
Anexo N° 1: Matriz de consistencia 103
Anexo N° 2: Instrumento de medición de las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero. 104

Anexo N° 3: Cuestionario..... 105
Anexo N° 4: Carta a los jueces expertos...... 106
Anexo N° 5: Base de datos..... 107
Anexo N° 6: Certificados de validez..... 108

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Ventas por servicio de operación de la Línea 1 del metro de Lima. 53
Tabla 2 Costos por servicio de operación de la Línea 1 del metro de Lima. 55
Tabla 3 Variación de Ratios de Liquidez durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima. 56
Tabla 4 Variación de Ratios de Endeudamiento durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima. 57
Tabla 5 Variación de Ratios de Rentabilidad durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima. 59
Tabla 6 Crédito fiscal estimado por compras realizadas durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima. 60
Tabla 7 Debito fiscal estimado por servicios de operación realizados durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima. 61
Tabla 8 Clasificación de exoneración tributaria..... 64
Tabla 9 Inversión reconocida anual (millones USD, incluido IGV)..... 67
Tabla 10 Gastos tributarios por la exoneración del IGV del apéndice II del sector transporte..... 70
Tabla 11 Operacionalización de variables 75
Tabla 12 Resultados de fiabilidad. 79
Tabla 13 Escala de baremos aplicada al instrumento..... 80
Tabla 14 Resultados respecto a la variable Exoneración del IGV 80
Tabla 15 Resultados respecto a la variable Crecimiento financiero 81
Tabla 16 Resultados estadísticos de media, mediana y moda de los resultados entre las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima. 82
Tabla 17 Resultados de la prueba de normalidad de las variables Crecimiento financiero y exoneración del IGV..... 83
Tabla 18 Resultados de la correlación entre las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima 86
Tabla 19 *Resultados de la correlación entre la dimensión beneficios tributarios y la variable crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima*..... 87
Tabla 20 Resultados de la correlación entre la dimensión fomento de la inversión y la variable crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima..... 88
Tabla 21 *Resultados de la correlación entre la dimensión costo fiscal y la variable crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima* 89
Tabla 22 Resultados del modelo de regresión entre las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima. 90

Tabla 23 Resultados del modelo de regresión entre la dimensión beneficios tributarios y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima. 90
Tabla 24 Resultados del modelo de regresión entre la dimensión Fomento de inversión y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima. 91
Tabla 25 Resultados del modelo de regresión entre la dimensión Costo fiscal y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima. 91
Tabla 26 Resultados del modelo de regresión entre el costo fiscal de la exoneración del IGV según el Marco macroeconómico y el ROA de la Linea 1 92
Tabla 27 Resultados del modelo de regresión entre el costo fiscal de la exoneración del IGV según el Marco macroeconómico y el ROE de la Linea 1 92

Con mucho cariño dedico mi tesis:

A mis padres, por su incondicional apoyo.

A mi hermana, que desde pequeño la considero mi modelo a seguir.

A todos mis amigos que me apoyaron en esta etapa.

Un especial agradecimiento a mi asesora por su tiempo y experiencia brindada para realizar la presente tesis.

También, agradecer a mis compañeros universitarios y colegas de trabajo que me brindaron sugerencias para poder presentar la investigación.

Resumen

La Línea 1 es la ruta inicial de la infraestructura del transporte moderno de Lima y Callao, siendo solamente esta ruta la que está en funcionamiento. Su recorrido abarca un total de 26 paradas a lo largo de 34,6 kilómetros de vías. Las tarifas están exonerados al consumidor final estimulando la inversión privada, fomentando la competitividad y apoyando a los sectores específicos para beneficiar a las empresas y a la economía en general.

El objetivo de este estudio consistió en analizar cómo la exoneración del IGV impactó el desarrollo económico de la Línea 1 en Lima entre el periodo 2012 al 2021. El objetivo era respaldar la idea de implementar más medidas que fomenten la participación de inversores privados, se recurrió al enfoque cuantitativo del método científico, la naturaleza de la investigación fue aplicada, con un nivel descriptivo de análisis de correlaciones y un diseño no experimental. Se empleó el método de la encuesta utilizando un cuestionario como herramienta, el cual fue evaluado por especialistas y se aplicó el modelo de regresión para entender la influencia de una variable sobre otra.

El resultado es que la exoneración del IGV tiene un efecto notable en el progreso económico de la Línea 1 durante el periodo de 2012 a 2021 y se recomienda estudiar individualmente los años posteriores al COVID-19 donde la empresa ha vuelto a operar con normalidad.

Palabras claves: exoneración; IGV; competitividad; crecimiento; inversión.

Abstract

Línea 1 is the initial route of the modern transport infrastructure in Lima and Callao, with only this route currently in operation. Its route covers a total of twenty-six stops along 34.6 kilometers of tracks. Fare exemptions are granted to the end consumers, stimulating private investment, fostering competitiveness, and supporting specific sectors to benefit companies and the overall economy.

The aim of this study is to analyze how the IGV exemption impacted the economic development of Linea 1 between the period of 2012 to 2021. The objective was to support the idea of implementing more measures that encourage private investor participation. A quantitative approach of the scientific method was employed, with applied research nature, a descriptive level of correlation analysis, and a cross-sectional design that did not involve experimentation. The survey method was employed using a questionnaire as a tool, which was evaluated by specialists, and the linear regression model was applied to understand the influence of one variable on another.

The result is that the IGV exemption notably affects the economic progress of Line 1 during the period from 2012 to 2021, and it is recommended to individually study the years following COVID-19, during which the company has resumed normal operations.

Keywords: exoneration; VAT; competitiveness; growth; investment

I.INTRODUCCIÓN

1.1. Introducción

El objetivo de este estudio consistió en analizar cómo la exoneración del Impuesto General a las Ventas (IGV) afecta el desempeño financiero del sistema de metro Línea 1 en Lima desde el año 2012 al 2021. Además, se investigó de qué manera este incentivo incide en los aspectos de liquidez, solvencia, gestión y rentabilidad, con el fin de determinar los beneficios de la intervención del Estado en el sector transporte.

Este tema es muy importante debido que el Estado, en su deseo de satisfacer las necesidades de la población, utiliza sus herramientas fiscales para atraer inversión, estas inversiones pueden tener un efecto beneficioso en el crecimiento económico y tecnológico del país, ayudan a las empresas a incrementar su competitividad tanto en las esferas locales como en las internacionales y contribuye a disminuir la tasa de desocupación.

El metro de Lima es una inversión importante debido a que descongestiona el tráfico, aumenta la accesibilidad al ofrecer un medio de transporte inclusivo, impulsa el desarrollo urbano al generar inversiones en áreas cercanas a las estaciones y facilitar el acceso a centros de actividad. Por ello explicar el crecimiento financiero de proyectos que tienen tantos beneficios para la población es de vital relevancia para el progreso nacional.

La investigación se realizó con la aplicación de la técnica para recopilación de datos encuesta, se contactó a profesionales expertos para que puedan formar parte de este estudio y con su apoyo poder responder las interrogantes de la investigación, la muestra fue el total de la población

y la investigación es de tipo aplicada.

Se analizó cómo se compone la variable exoneración del IGV y el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante un periodo de 10 años, se revisó también los estados financieros para tener soporte del crecimiento económico de la compañía y se determinó como influye estas exenciones tributarias por brindadas por el estado peruano aplicada al impuesto general a las ventas para que se pueda conocer si estas políticas fomentan la inversión en un país donde existen muchas necesidades y falta de igualdad de oportunidades.

En el capítulo I, se presentó la parte introductoria junto con la presentación de la cuestión planteada, los propósitos de la indagación y la importancia que tiene en el desarrollo económico del país.

En el capítulo II, vemos la relación entre las exenciones tributarias y el crecimiento financiero en diversos aspectos, para entender el rol fundamental del gobierno y la importancia de que estas políticas sean sustentadas con resultados. También se desarrolla la información financiera y no financiera del tren eléctrico Línea 1 para poder conocer esta empresa y como se ha desarrollado durante los años 2012 al 2021.

En el capítulo III, se desarrolló las suposiciones, las dimensiones y su operacionalización respectiva, posteriormente se estudiaron sus conceptos para desarrollar cada uno de los ítems aplicados en el cuestionario.

En el capítulo IV, está el detalle de donde se desarrolló el estudio, que diseño se aplicó para que la investigación se pueda dar, la población objetivo y las técnicas aplicadas en la investigación.

En el capítulo V, se encuentra la presentación de los hallazgos

estadísticos donde se desarrolla la parte descriptiva e inferencial para poder explicar estos hallazgos.

En el capítulo VI, se desarrolló el debate respecto a la conclusión obtenida comparada con las conclusiones de cada uno de nuestros antecedentes nacionales e internacionales para poder comparar las deducciones de los trabajos de indagación.

En el capítulo VII, se desarrolló las conclusiones y recomendaciones a las cuales se llegó durante los meses de investigación y finalmente apoyará a futuras investigaciones a desarrollar la línea de investigación.

Finalmente, en el capítulo VIII, se encuentra la bibliografía de toda la información citada y de la cual nos basamos como base teórica para desarrollar toda la investigación.

1.2. Planteamiento del problema

- Determinación del problema

Durante las últimas décadas, ha habido un incremento notable en la cantidad de habitantes debido al aumento de individuos que llegan a la etapa reproductiva y tienen una vida más prolongada. Esto ha resultado en un marcado aumento en los fenómenos de urbanización a escala mundial. (Naciones Unidas, 2022).

Los avances tecnológicos aportan en el avance del bienestar de la población al generar muchas más demandas de diversas necesidades fundamentales. Aunque algunos países han logrado satisfacer estas necesidades con facilidad, naciones que aún no han alcanzado un desarrollo pleno se enfrentan a desafíos considerables que requieren superación. Observamos que en el contexto de América Latina aún existen carencias en múltiples ámbitos, y uno de ellos es el sistema de transporte público. Este sector ha experimentado obstáculos para su avance debido a cuestiones como la corrupción, insuficiencia de fondos públicos, limitada inversión por parte de entidades privadas y la falta de incentivos fiscales, entre otros problemas.

Uno de los temas esenciales bajo discusión está ligado a la disparidad social y económica en la zona latinoamericana. Una manera en la cual el gobierno puede ejercer influencia directa en las condiciones de los hogares implica asignar recursos estatales hacia proyectos concretos, la edificación de infraestructuras, por ejemplo, tiene efectos que se reflejan tanto de forma directa como indirecta en el estándar de vida y en la posibilidad de generar nuevas formas de ingreso para los ciudadanos, al fusionar los recursos de los sectores gubernamental y

privado. Estos elementos pueden coadyuvar a la disminución de las desigualdades en los ingresos, además de facilitar el acceso a servicios públicos esenciales en áreas geográficas con carencias no atendidas. Esta iniciativa fomenta el crecimiento en el movimiento de recursos financieros y actividades comerciales, expande las opciones disponibles en términos de empleo y posibilidades de inversión, y disminuye los desembolsos relacionados con el traslado. (Alcázar y Jaramillo, 2022)

Fomentar la inversión adquiere una relevancia significativa, ya que brinda a las comunidades menos favorecidas la posibilidad de mejorar sustancialmente sus niveles de ingresos disponibles. Esta mejora, a su vez, conlleva una disminución en la disparidad económica. Sin embargo, es esencial examinar cómo un gobierno puede estimular la inversión, ya que cada país enfrenta circunstancias socioeconómicas únicas; algunas tienen carencias más acentuadas, mientras que otras cuentan con recursos más sólidos. Por lo tanto, resulta necesario evaluar los beneficios a largo plazo y compararlos con los gastos necesarios para llevar a cabo la inversión.

En contraste con el enfoque del gobierno, que persigue el bienestar público mediante instrumentos legales que estimulan la inversión, las compañías tienen como meta lograr un desarrollo económico para asegurar la rentabilidad de sus inversiones. Esto se logra aprovechando los incentivos fiscales proporcionados por el Estado, incluyendo beneficios como las exenciones del IGV y el Régimen Especial de Recuperación Anticipada.

La ejecución de estos incentivos fiscales por parte del Estado resulta en una disminución de sus ingresos tributarios. Sin embargo, el

propósito subyacente es que aquellos que reúnen los requisitos para obtener exenciones impositivas impulsen la actividad industrial, la creación de oportunidades laborales y el equilibrio en la economía. Al hacerlo, también motivan a otros empresarios a invertir, lo que a su vez genera un estímulo en la economía. Por consiguiente, se argumenta que las exoneraciones están estrechamente relacionadas con la estimulación del espíritu empresarial, no deben ser interpretadas como beneficios especiales y así ser utilizados de manera selectiva para establecer un entorno favorable para la inversión. (Riascos, 2017)

Las exenciones fiscales buscan promover la inversión en sectores específicos con miras al progreso nacional; las compañías optan por invertir en el país al recibir estos incentivos fiscales, lo que a su vez conlleva a una mayor generación de empleo y al cumplimiento de necesidades en beneficio de la población, entre otros resultados. Será de suma importancia identificar las áreas más significativas en la economía de Perú y determinar qué productos o prestaciones deben continuar siendo sujetos de tributación, a fin de evitar comprometer la estabilidad financiera del ámbito gubernamental. Esto es crucial ya que esta estrategia debe ser aplicada de manera excepcional.

En el contexto peruano, se ha implementado una estrategia dirigida a la mejora de la estructura del transporte público en la región metropolitana de Lima, concretamente mediante la propuesta de desarrollar el tren eléctrico Línea 1. Estas acciones señalan un incremento en la valoración de su relevancia en el avance del sistema de transporte colectivo en la localidad latinoamericana. Esto se considera una estrategia para abordar los obstáculos vinculados con la circulación en áreas

urbanas y para aportar al bienestar de los individuos residentes en dichas localidades. La extensión de la red de metro en Lima, logrando incorporar líneas adicionales, no habría sido planificada si no se hubiera alcanzado el éxito en términos de respuesta positiva por parte de la comunidad y la aceptación de la demanda. (Banco de Desarrollo de América Latina, 2015).

La estructura de Impuestos en Perú contempla diversas exenciones en el tema tributario que están especificadas en los Apéndices I y II de la Ley del IGV, aprobada mediante el Decreto Supremo N° 055-99-EF. El segundo apéndice detalla los servicios que están exentos de este impuesto, y entre ellos se encuentra el sistema de transporte masivo del tren eléctrico en Lima. Si en algún momento en el futuro se llevará a cabo una reforma en el sector del transporte y se decidiera eliminar la exención de este servicio, sin una evaluación previa de estas variables, se podría tomar una decisión perjudicial que tendría impactos negativos en las finanzas del tren Línea 1.

Uno de los principales obstáculos que impacta el bienestar de los residentes en la región metropolitana de Lima es el servicio de movilidad colectiva. Surge una disparidad entre la aceptación y el nivel de satisfacción respecto a los distintos medios de movilidad disponibles. Aunque los métodos tradicionales de transporte son ampliamente empleados, existe un grupo considerable de personas descontentas con este sistema. (DATUM, 2021)

La interconexión de sistemas de transporte, a pesar de tener menor uso, brinda a los usuarios una sensación más satisfactoria y resulta claro que las aplicaciones de transporte han superado en satisfacción a los taxis

convencionales; por ende, estos resultados resaltan la relevancia de examinar la calidad del transporte convencional para satisfacer las anticipaciones y requisitos de los usuarios, al tiempo que se impulsa la utilización de sistemas integrados más efectivos. (DATUM, 2021)

El escenario del transporte público en la ciudad está en permanente transformación y se sigue promoviendo la inversión privada para poder cubrir las demandas insatisfechas, por ello el gobierno recurre a herramientas fiscales como la exención del IVA en el servicio del tren eléctrico, la cual es una táctica implementada únicamente para atraer flujos de capital al rubro transporte y abordar las demandas de los habitantes de Lima en términos de desplazamiento hacia diversas áreas de la ciudad. Sin embargo, es esencial determinar si esta táctica ha tenido un impacto real en el desempeño financiero de esta industria.

Esto se debe a que el IGV es un gravamen que se traslada al cliente, y la exoneración de dicho impuesto se interpreta en una disminución del costo de la tarifa, lo que hace que sea asequible para una gran parte de la población. Esto, a su vez, alivia la carga financiera de los pasajeros que utilizan el Tren Eléctrico y contribuye a un aumento en la demanda de usuarios, lo que se interpreta como un incremento en los ingresos para la empresa operadora.

Las organizaciones que presentan tasas de expansión más notables se caracterizan por su habilidad para generar fondos, mantener estabilidad financiera, ser rentables y gozar de salud económica. Estos aspectos económicos fundamentales, que incluyen la disponibilidad de efectivo, la presencia de activos internos y la habilidad para obtener financiamiento, juegan un papel crucial en la dinámica del progreso

empresarial. Al poseer una base financiera más robusta y excedentes de liquidez, estas compañías se sitúan en una posición más sólida para respaldar su expansión. Adicionalmente, su mayor acumulación de recursos financieros y tasas de ganancia superiores les otorgan una ventaja competitiva en el comercio. (Morales et al., 2017)

Para evaluar el progreso financiero de una compañía, es necesario contemplar múltiples elementos, tales como los costos de operación, los desembolsos vinculados a la preservación y mejora de la infraestructura y los equipos, los impuestos y tasas correspondientes. También se deben considerar los ingresos previstos por los servicios de movilidad de viajeros y los posibles beneficios extra derivados de la exoneración del IGV, como el incremento las ventas y un aumento en la competencia, resultado del deseo de invertir en este sector.

El sector del transporte posee un potencial significativo a causa del grado de falta de formalidad en la ciudad. Además, queda a la espera la finalización del resto de las líneas de trenes eléctricos de Lima, según el Plan Maestro de transporte aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Por lo tanto, es fundamental explicar la influencia de la exención del IGV en el avance económico de este gran proyecto que favorece a tantos peruanos y a su vez es el origen de todo un proyecto reestructuración del sistema de transporte; esta comprensión contribuirá considerablemente a formular y desarrollar incentivos fiscales que faciliten el acceso generalizado al transporte público.

- Formulación del problema

1.2.1. Problema general

P0: ¿De qué manera la exoneración del IGV influye en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?

1.2.2. Problemas específicos

P1: ¿De qué manera los beneficios tributarios influyen en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?

P2: ¿De qué manera el fomento de la inversión influye en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?

P3: ¿De qué manera el costo fiscal influye en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?

1.3. Objetivos

O0: Analizar la influencia de la exoneración del IGV en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

O1: Identificar cómo influye los beneficios tributarios en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

O2: Determinar cómo influye el fomento de la inversión en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

O3: Conocer cómo influye el costo fiscal en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

1.4. Importancia y alcance de la investigación

1.4.1. Importancia

Las exenciones fiscales son establecidas con bases constitucionales y tienen como propósito inicial estimular el crecimiento económico. Sin embargo, la realidad difiere a menudo y lograr los objetivos anuales resulta un desafío, lo que desemboca en notables brechas en los ingresos estatales. Esto dificulta el logro de las metas nacionales y las responsabilidades gubernamentales. Por tanto, es imperativo examinar minuciosamente las políticas de exención tributaria, asegurando que se alineen con las demandas económicas y sociales de la nación, sin comprometer la aptitud del gobierno para obtener los recursos necesarios para operar de

manera eficiente. (García, 2021)

Los tributos indirectos influyen de manera desproporcionada en las personas con ingresos más bajos, dado que constituyen una porción más considerable de su presupuesto. La exención de estos gravámenes pretende reducir la carga impositiva sobre los segmentos más frágiles de la población y así la demanda de estos sectores específicos pueda ser satisfecha, lo que a su vez estimula la economía al promover servicios básicos como por ejemplo el transporte público. Esta investigación tendrá una contribución significativa al estudio de los diversos beneficios fiscales en el contexto peruano y su repercusión económica en las empresas.

La orientación de la investigación es de naturaleza cuantitativa y tiene como objetivo finalizar con un análisis preciso e imparcial. En esta ocasión, se emplea la encuesta como metodología para recolectar datos, utilizando un cuestionario como herramienta de recopilación. Este conjunto de preguntas estará compuesto por consultas técnicas orientadas a expertos en el campo de la gestión en la empresa Tren Urbano de Lima S.A. Para desarrollar el cuestionario, se revisarán y adaptarán cuestionarios previamente validados y relacionados con el tema de investigación. A partir de esto, se establecerán elementos para abordar las variables relacionadas con exoneración del IGV y el crecimiento financiero.

El propósito de analizar las exenciones impositivas es explorar y proponer medidas que tengan la capacidad de optimizar la efectividad del sistema de transporte público en la región, ya que

este tema ha adquirido una gran importancia y demanda la atención de las autoridades. Se prevé que los resultados obtenidos presenten soluciones concretas y colaboren en superar los obstáculos actuales en el ámbito del transporte, impulsando de esta manera el avance y el bienestar de la población en su globalidad. (Castillo, 2020)

La inyección de capital directo puede impulsar el crecimiento económico de un país con menor desarrollo, ya que introduce fondos, tecnología y enfoques de gestión avanzados que tienen el potencial de elevar la eficacia y fomentar la adopción de fuentes de energía sostenible, este concepto se ejemplifica con el caso de la Línea 1, que opera con electricidad. La inversión extranjera tiene el potencial de inducir la inclusión de una nación en desarrollo en la economía mundial. Al atraer flujos de capital de inversión extranjera, se crean oportunidades para establecer conexiones comerciales más estrechas con compañías internacionales, diversificando la estructura económica, reduciendo la dependencia de sectores o mercados específicos y a largo plazo fortaleciendo la capacidad de crecimiento del país.

Cuando las empresas destinan recursos al enriquecimiento de la infraestructura a nivel nacional, abarcando elementos como vías de tránsito, terminales marítimas, sistemas de comunicación y servicios de utilidad pública, esto no solamente les brinda ventajas directas, sino que también acarrea efectos beneficiosos de mayor amplitud en el ámbito social. Esto se traduce en una mayor conectividad, acceso mejorado a servicios esenciales y una

elevación del bienestar general de la población. La inversión entrante puede crear opciones de trabajo para los habitantes locales, lo que a su vez ayuda a disminuir la tasa de desempleo y genera ingresos para los individuos, lo que impacta positivamente en un mayor estándar de vida y en una disminución de los niveles de pobreza.

El transporte público se configura como una necesidad fundamental e imprescindible para numerosas personas, sobre todo para aquellas con ingresos reducidos, quienes dependen de él diariamente para movilizarse hacia sus lugares de trabajo, universidades y otras actividades cotidianas. Intervenir en estos ámbitos de vital importancia favorece la igualdad de oportunidades, eleva el nivel de bienestar y contribuye al aumento del bienestar experimentado por los ciudadanos que habitan en esa área, además de fomentar el desarrollo de talento dentro de la comunidad, promover inversiones directas y cumplir con responsabilidad social.

1.4.2. Alcance de la investigación

La indagación se desarrolla en la entidad pública OSITRAN, ubicada en el distrito de Surquillo, Departamento Lima, Perú, como población se recurrirá al personal que conforma el área de Regulación y Estudios económicos que se encarga de analizar el desempeño de la Línea 1 del Metro de Lima.

La investigación tuvo una duración de 4 meses, comprendido entre Mayo 2023 y Agosto 2023.

1.5. Limitaciones de la investigación

Las restricciones de una indagación surgen en relación con los métodos, recopilación y análisis de datos, los supuestos en los que se basa el estudio y todas las dificultades que obstaculizan la realización del proyecto de tesis.

En la investigación no hubo restricciones debido que se contactó con los profesionales expertos en la materia por medio de correos y llamadas de coordinación, se desarrolló el trabajo en varias semanas teniendo éxito gracias a la predisposición de cada uno de los participantes.

II. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. Marco Teórico

En el constitucionalismo moderno, la aceptación de la igualdad y libertad como derechos innatos del ser humano lleva a una consecuencia directa: la conversión de principios filosóficos en obligaciones legales. El concepto de Derechos Humanos representa una idea de naturaleza jurídico-filosófica, sosteniendo que ciertos derechos son esenciales para la existencia y dignidad del ser humano. Sin embargo, cuando estos derechos son reconocidos legalmente, se convierten en mandatos obligatorios, independientes de las creencias individuales de cada persona. (Liébana, 2020)

El constitucionalismo moderno reconoce que la igualdad y libertad son derechos inherentes a todos los seres humanos. Esto implica que ciertos principios filosóficos fundamentales se transforman en deberes legales para proteger estos derechos. Los Derechos Humanos, como concepto jurídico-filosófico, postulan que ciertos derechos son esenciales para la dignidad y existencia de las personas. Al reconocer legalmente estos derechos, se convierten en obligaciones vinculantes para garantizarlos, sin depender de las creencias individuales de cada individuo. La exoneración de algunos impuestos básicos podría ser considerada como una medida para asegurar que todos los ciudadanos tengan acceso a condiciones dignas de vida y puedan ejercer plenamente sus derechos fundamentales.

Los impuestos van más allá de ser simplemente una

cuestión relacionada con la eficiencia en la recaudación de fondos para el funcionamiento del gobierno; implican aspectos de equidad social y legitimidad del poder político en sí mismo. Siguiendo el enfoque de Aristóteles respecto a la justicia distributiva, esta no se basa en otorgar a todos la misma cantidad, sino en proporcionar de acuerdo con lo justo y adecuado a cada individuo. Un ejercicio adecuado del poder se manifiesta en el esfuerzo por establecer condiciones que permitan una vida digna para los ciudadanos, esto implica compromiso en la gestión de los fondos estatales y la habilidad para asegurar y materializar las garantías fundamentales para los miembros de una comunidad política específica. (Silva et al., 2017)

Una legislación tributaria bien concebida, guiada por principios de equidad y una administración dedicada al bienestar de su población son pilares fundamentales con el propósito de edificar una comunidad más inclusiva, equitativa y exitosa. La adecuada gestión de los impuestos y la búsqueda de un reparto justo y eficiente de los fondos gubernamentales ayudarán a consolidar los lazos sociales e incentivar el avance sostenible del sector en cuestión.

Los incentivos tributarios no presentan uniformidad en términos de su capacidad para estimular la inversión. Por ende, de manera general, los países deberían priorizar aquellos mecanismos que suelen ser más efectivos debido a que su diseño

los vincula con el tamaño del aporte de capital que se realiza y como reduce el costo del financiamiento, tales como créditos impositivos y métodos de depreciación acelerada. Aun así, la eficacia de estos debería evaluarse de manera individual a través de análisis de costo y beneficio correspondientes. Además, se debería evitar el uso de los estímulos tributarios que no están fundamentados en los gastos de inversión empresarial, como las exoneraciones fiscales temporales y las tasas impositivas reducidas. (CEPAL, 2019)

Esto es importante porque los incentivos fiscales no son igualmente efectivos para estimular la inversión. Por lo tanto, en términos generales, los países deben dar prioridad a aquellos métodos que suelen ser más exitosos, ya que su diseño está directamente relacionado con el tamaño de la inversión realizada y disminuye el gasto de financiamiento, ejemplos de estos mecanismos son las rebajas, los créditos fiscales y los enfoques de amortización acelerada. Sin embargo, se debe evaluar la eficacia de estos métodos de forma individual a través de análisis de costo y beneficio correspondientes.

La introducción de los incentivos fiscales puede ser vista como una estrategia gubernamental adoptada por los países, con el propósito de estimular la recaudación de impuestos y así reducir la tasa de evasión correspondiente. Esto conlleva a una estandarización en la imposición de impuestos, mejorando la eficacia y equidad del sistema tributario. (Navarro y Durango, 2022)

En el contexto peruano, el IGV cumple el papel equivalente al IVA en otros países, gravando la comercialización de productos y prestación de servicios mediante un porcentaje del valor de los productos. Aunque el vendedor actúa como intermediario en la recaudación, es el consumidor final quien finalmente asume esta obligación tributaria. Aunque el alcance del IGV es amplio, su efecto puede estar restringido debido a los diversos mecanismos de alivio fiscal utilizados en su aplicación. En el Perú, se emplean diversas estrategias de gasto tributario con relación al IGV, que incluyen exoneraciones, inafectaciones, créditos, devoluciones y tasas diferenciadas. (Hernandez, 2007)

2.2. Antecedentes del estudio

2.2.1. Antecedentes nacionales

Ricaldi (2021). tesis de maestría: *La exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros y la generación de beneficios a los usuarios de Protransporte*. La meta consiste en analizar si la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros en la región metropolitana de Lima logra alcanzar sus propósitos y si genera ventajas o beneficios para los usuarios del servicio de PROTRANSPORTE. La investigación es descriptiva, no experimental. La población fue la Empresa Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE. La técnica e instrumento para aplicar fue la observación y el análisis documental. El hallazgo confirma que la exención impositiva genera múltiples ventajas, alineándose con los propósitos de esta medida fiscal. El trabajo tiene la siguiente conclusión:

- La exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de Lima Metropolitana en PROTRANSPORTE, si cumple con sus objetivos para lo cual fue creado como es: Atraer e incentivar la inversión privada, como son las empresas de los operadores de buses: Transvial SA, Perú Masivo SA, Lima Vías Express SA y Lima Bus Internacional 1 SA y el sistema de recaudo: ACS Solutions SA, existe incentivo por el crecimiento sostenible de los ingresos desde el año 2010 al 2019 a favor de las empresas privadas

  La investigación se centra en evidenciar de qué manera la exención

del IGV en el servicio de transporte, ilustrado a través del ejemplo del sistema Metropolitano, ha atraído inversiones del sector privado. Este fenómeno ha instaurado una dinámica competitiva en el ámbito nacional del transporte de pasajeros. Esto se debe al incremento en la cantidad de usuarios, lo cual resulta en un flujo constante de ingresos, permitiendo que el proyecto se financie y que el servicio continúe operativo, beneficiando así a la población. Asimismo, esta circunstancia ilustra una demanda compartida de un sistema de transporte de excelencia que ha estado sin satisfacerse durante un largo período, convirtiéndose en una propuesta interesante para realizar inversiones.

Hernández y Torres (2020). Tesis de licenciatura: *Efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros año 2018*. El propósito es establecer las consecuencias legales derivadas de la exención del IGV en el ámbito del servicio de transporte público de pasajeros. La investigación es descriptiva, no experimental. El instrumento es el fichado de información. La conclusión es que la exención del IGV en el transporte público conlleva impactos económicos que se manifiestan en una disminución en la recaudación impositiva. Se tiene las siguientes conclusiones:

- Los principios de legalidad, igualdad tributaria y capacidad contributiva se ven afectados cuando la norma trata de diferente manera a dos hechos iguales o hechos generados, ya que la conducta que generan los agentes que realizan el servicio de

transporte público de pasajeros suponen un hecho imponible, con suficiente capacidad económica para afrontar el pago del IGV, todo ello en razón que ante iguales supuesto de hecho se aplican iguales consecuencias jurídicas.

- En la capacidad contributiva y el deber de contribuir de quien presta el servicio de transporte público de pasajeros, como sujeto pasivo del IGV; se ha determinado que la empresa transportista será quien haga efectivo el pago del impuesto del IGV por el servicio que presta a la sociedad, puesto que la capacidad contributiva es entendida como capacidad económica de la obligación tributaria que posee cada empresa transportista, de acuerdo a su potencialidad económica, para encontrarse en condiciones de enfrentar el pago del tributo, considerando que las empresas transportistas tienen la capacidad y solvencia económica de pagar el impuesto general a las ventas.

La exoneración del IGV presenta implicaciones legales que afectan los fundamentos esenciales de los principios tributarios, como la equidad en la tributación, la capacidad contributiva y el principio de legalidad. Además, esta política fiscal es una disminución en la recaudación de impuesto al no recaudar el IGV que debería ser cobrado por cada venta realizada. Es esencial que las regulaciones fiscales traten de manera justa y equitativa situaciones que sean similares o iguales; la capacidad de contribuir se refiere a la aptitud financiera de cada compañía de transporte para cumplir con el pago del impuesto, estas empresas poseen los recursos financieros adecuados para cumplir con este pago por lo que se debe analizar los beneficios que genera aplicar esta

política fiscal.

Castillo (2022), tesis de maestría: *Incentivos para los actores del sistema de transporte público urbano en Lima metropolitana para una optimización de servicio*. El enfoque radica en identificar los principales actores y componentes del sistema de transporte público en la zona metropolitana de Lima, y también proponer incentivos dirigidos a quienes forman parte de dicho sistema, con el objetivo de incrementar la excelencia del servicio. La metodología empleada en el estudio es de carácter descriptivo y carece de experimentación. La población bajo análisis incluye a especialistas y servidores públicos, la recopilación de información se llevará a cabo mediante entrevistas y el resultado obtenido establece una conexión entre los incentivos propuestos y la mejora en la prestación del servicio. Se presenta la siguiente conclusión del investigador:

- El incentivo de políticas públicas en relación al aumento de las inversiones orientado a la promoción de la inversión privada en infraestructura de transporte, mejora de los servicios del Metropolitano, redes semaforizadas que permitan un mejor control, uso de aplicativos electrónicos, construcción de ciclovías para garantizar un óptimo servicio de transporte que sea integrado, sostenible, seguro y sobre todo de mayor calidad. Los incentivos como tarifas únicas, transporte público subsidiado, y políticas de contingencia social hacen más óptimo el uso el transporte público urbano por los usuarios frente al transporte convencional.

Las tácticas fiscales dirigidas a fomentar inversiones en la red de transporte y a mejorar las prestaciones de desplazamiento público generan un efecto positivo en el impulso y la utilización del transporte colectivo en entornos urbanos. Estas estrategias fomentan la implicación de la participación de la industria privada, la integración de diversos medios de movilidad y brindan incentivos como tarifas justas y respaldos financieros, con el propósito de tornar más asequible y atractivo el uso del transporte público. Estas acciones tienen como objetivo instaurar un sistema de movilidad unificado y sustentable, con ventajas en la circulación en áreas metropolitanas y la satisfacción general de los ciudadanos.

Moreno y Tacuchi (2022), tesis para obtener su grado de licenciatura: *Análisis de los beneficios tributarios como eje de desarrollo de las pequeñas y medianas entidades de Pucallpa, 2021.*El propósito de este estudio consiste en examinar los incentivos fiscales y su impacto en el progreso económico de las pequeñas y medianas empresas en Pucallpa. La investigación tiene un enfoque básico con un diseño no experimental y nivel descriptivo. La población bajo estudio comprende 62 pymes situadas en la ciudad de Pucallpa, y la muestra consiste en 46 de estas pymes, el instrumento es un cuestionario.

Los hallazgos de esta investigación validan la hipótesis general, confirmando que los beneficios tributarios desempeñan un papel crucial en la expansión económica de las empresas en Pucallpa.

Los investigadores concluyen lo siguiente:

- Los beneficios tributarios por exoneración del Impuesto General a las Ventas contribuyen como eje de desarrollo en los ingresos de las pequeñas y medianas entidades en Pucallpa, 2021. De los datos obtenidos de la muestra el 93,50% de contribuyentes encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo con que los beneficios tributarios por exoneración del Impuesto General a las Ventas contribuyen como eje de desarrollo en los ingresos de las pequeñas y medianas entidades en Pucallpa y el 2,20% de los contribuyentes encuestados señalaron estar totalmente en desacuerdo con lo manifestado anteriormente.

  Los incentivos fiscales a través de la exención del IGV tienen el potencial de desempeñar un papel significativo en el crecimiento económico y financiero de las organizaciones. Los hallazgos de la encuesta muestran que la mayor parte de los contribuyentes son conscientes del efecto beneficioso de estas exenciones en los ingresos de las compañías. Al otorgar incentivos fiscales, el gobierno puede promover el crecimiento de estas empresas, estimulando la inversión, generando empleo y fomentando el desarrollo económico regional.

Quintana & Rivera (2022), tesis para obtener su grado de licenciatura: *Exoneración del Impuesto general a las ventas y crecimiento Empresarial en el distrito de Chanchamayo, 2021.* El propósito del estudio es establecer la conexión entre la exoneración del IGV y el desarrollo de negocios en el distrito de Chanchamayo durante el año 2021. La investigación es de carácter descriptivo,

presenta un diseño no experimental y se basa en una población de 93 empresas en el distrito de Chanchamayo. La muestra seleccionada abarca a 42 representantes legales de estas compañías, a quienes se les administrará un cuestionario como instrumento de recopilación de datos.

Los resultados del estudio señalan que existe una relación notable entre la exoneración del IGV y el crecimiento empresarial, lo que indica que un mayor beneficio tributario se vincula con un mayor avance en las empresas. Los investigadores tienen la siguiente conclusión:

- Existe relación significativa entre Exoneración del Impuesto General a las Ventas dentro del Marco legal No 27037 y el Crecimiento empresarial en el distrito de Chanchamayo, 2021, afirmación que se hace mediante la prueba rho de Spearman (r=0,750), para un 95% de nivel de confianza, es decir a mayor exoneración del IGV, mayor crecimiento empresarial en el distrito de Chanchamayo.

Se ha identificado una correlación relevante entre la exención del IGV y la expansión de las compañías; es esencial resaltar que a medida que se incrementa la exoneración del IGV, se evidencia un aumento en el desarrollo de las compañías en el distrito de Chanchamayo. Comprobar que la exención del IGV está vinculada al crecimiento empresarial motiva a las autoridades a mantener o ajustar las políticas fiscales para estimular el desarrollo económico en el distrito y para promover el desarrollo económico de sectores a nivel regional o nacional.

2.2.2. Antecedentes internacionales

Martínez (2021), tesis para obtener su grado de maestría: *Factores determinantes de la rentabilidad empresarial del sector transporte en Colombia*. El propósito central implica el análisis de factores claves de la rentabilidad económica mediante el uso del análisis de múltiples variables en las compañías colombianas especializadas en el transporte de carga por carretera. El enfoque metodológico de la investigación es de carácter descriptivo y no involucra experimentación. La población abarca a las entidades del sector de transporte de carga en Colombia, y la muestra seleccionada se compone de 10 empresas. Para llevar a cabo este estudio, se empleó un análisis basado en la documentación disponible. El resultado obtenido subraya que las variables procedentes del entorno exterior, sujetas a análisis en la investigación, ejercen un impacto en el rendimiento económico de las empresas orientadas al transporte de carga por carretera en Colombia. A raíz de estos hallazgos, el investigador llega a la siguiente conclusión:

- Se presenta una asociación entre la rentabilidad de las empresas del sector transporte de carga por carretera y algunas variables del entorno externo, como son el PIB del sector transporte y logística, la dinámica del comercio exterior y el ICTC. Esto, considerando que el funcionamiento del sector se basa en una intermediación entre productores y consumidores finales, en donde los servicios de transporte permiten conectar ambos actores, por lo tanto, todo aquello que genere carga susceptible de ser transportada termina estimulando la actividad

de este importante sector económico.

Los resultados derivados del análisis de los informes sectoriales señalan que el rendimiento de las compañías de transporte está condicionado por factores externos, tales como el Producto Interno Bruto y el nivel de actividad comercial, entre otros elementos. Estos componentes subrayan la interconexión que existe entre los participantes económicos y la importancia de la demanda de servicios de transporte en este contexto. En consecuencia, se podría sostener que la adopción de enfoques destinados a fomentar el desarrollo económico en el ámbito del transporte tendría un efecto positivo en la rentabilidad de las empresas asociadas a esta industria.

Gutierrez (2021), Tesis para obtener su grado de maestría: *La industria del autotransporte de pasajeros y sus beneficios tributarios*. El objetivo es analizar los beneficios tributarios establecidos en los diferentes ordenamientos jurídicos aplicables a la industria de autotransporte de pasajeros. La investigación es descriptiva, no experimental. La investigación se desarrolla mediante el análisis documental. Tiene como resultado que el estímulo fiscal promueve el progreso de esta industria. Se presenta la siguiente conclusión extraída de la investigación:

- Los beneficios tributarios que les aplican de forma específica a la industria del autotransporte de pasajeros son de notable importancia porque todos y cada uno de ellos directa o indirectamente logran disminuir la carga tributaria, tan solo

cumpliendo con las condiciones que cada uno de ellos establece, por lo que todos estos beneficios tributarios en su conjunto logran que este sector económico se encuentre en un verdadero paraíso fiscal en nuestro país.

La relevancia que ostentan los incentivos fiscales dirigidos exclusivamente a la industria del transporte de pasajeros se torna evidente debido a que cada uno de estos mecanismos, ya sea en forma directa o indirecta, logra una reducción en la carga tributaria a través del simple cumplimiento de las disposiciones aplicadas en cada situación. En un contexto donde estos beneficios fiscales coexisten y se combinan, se produce una situación en la cual este sector económico se halla en una posición que puede ser descrita como un entorno fiscal muy favorable dentro de nuestro país.

García (2021), Tesis de maestría: *Las exenciones subjetivas y su incidencia en la recaudación del impuesto al valor agregado (IVA) en Guatemala*. El propósito es establecer la conexión entre las exenciones tributarias selectivas del Impuesto al Valor Agregado y los niveles de ingresos fiscales. Los hallazgos del estudio sostienen que el impacto positivo es más pronunciado cuando el gobierno conserva las exoneraciones de IVA en comparación con la alternativa de que las instituciones gubernamentales se hagan cargo de satisfacer las necesidades de la población. En este sentido, el investigador llega a la siguiente conclusión:

- El Estado de Guatemala no tiene la capacidad de cumplir por sí solo, el fin supremo de su creación, es decir proporcionar el

bienestar común a sus habitantes, por lo que necesita del apoyo de ciertos sujetos a quienes beneficia con exenciones para alcanzar a quienes deben ser los verdaderos beneficiarios

- Si las exenciones fueran quitadas a los sujetos beneficiados y el Estado tuviera acceso por la vía del Impuesto al Valor Agregado a esos montos que actualmente deja de percibir y fuera este el ente exclusivo de satisfacer las necesidades colectivas, no alcanzaría a cumplir el fin máximo de su creación, el bienestar común de sus habitantes, por lo que la repercusión de quitar las exenciones subjetivas del Impuesto al Valor Agregado es negativa.

  El gobierno guatemalteco requiere el respaldo de ciertos actores a quienes otorga exenciones con el propósito central de asegurar el bienestar de sus ciudadanos, ya que de manera independiente carece de la capacidad para atender las demandas de los habitantes.

  Estos privilegios son otorgados con la intención de beneficiar a aquellos que deberían legítimamente recibirlos. En caso de que estas dispensas fueran retiradas y el gobierno consiguiera obtener los ingresos correspondientes a través de la aplicación del IVA, este enfoque no sería idóneo para alcanzar su objetivo primordial de asegurar el beneficio común; prescindir de las exenciones en el IVA resultaría en un efecto negativo en términos de promover el bienestar colectivo.

Iturbe y Serafini (2020). artículo científico: *Los incentivos a la inversión en Paraguay.* El objetivo es explicar los beneficios de los incentivos

fiscales en el marco regulatorio de Paraguay describiendo como los incentivos fiscales afectan la rentabilidad y la inversión privada de manera positiva en las empresas. Se concluye que:

- Los incentivos fiscales son instrumentos importantes pues pueden incidir positivamente en la generación de empleo, innovación, desarrollo local y de nuevos productos e industrias, agregación de valor, entre otras ventajas. Así también, es necesario considerar que estos incentivos pueden estar desajustados en relación a sus objetivos perseguidos o tener poca eficiencia en la persecución de sus objetivos, generando impactos adversos sobre la pobreza, la desigualdad, las recaudaciones, la conservación del medioambiente, o aspectos que atentan contra la institucionalidad y/o transparencia de la privatización de beneficios públicos, como el “decretismo”, la duración excesivamente prolongada de los contratos sin posibilidad de reforma, la corrupción, etc.
- Los incentivos pueden tener efectos positivos si son aplicados correctamente, pero también conllevan riesgos y costos que deben ser debidamente estudiados. En primer lugar, pueden ser otorgados arbitrariamente a sectores a cambio de favores políticos y pueden fomentar la corrupción y las malas prácticas en la gestión pública. También pueden ser redundantes, es decir, pueden ser concedidos a inversiones que de todas formas se hubiesen concretado en el país.

  Los estímulos fiscales representan herramientas valiosas que pueden ejercer un impacto positivo en diversos aspectos

económicos y sociales, como la generación de empleo, la innovación y el desarrollo local. Sin embargo, es imperativo reconocer que su aplicación no siempre es efectiva ni alineada con sus objetivos iniciales. En algunas situaciones, estos incentivos pueden resultar desajustados o ineficientes, teniendo consecuencias perjudiciales en términos de desigualdad, pobreza, recaudación de fondos y sostenibilidad ambiental, además de socavar principios de transparencia e institucionalidad en la distribución de beneficios públicos.

Por otro lado, aunque los incentivos pueden generar resultados positivos cuando se implementan de manera adecuada, también conllevan peligros y gastos considerables que deben ser evaluados minuciosamente. Existe el riesgo de que se otorguen de manera discrecional a sectores específicos a cambio de favores políticos, lo que podría alimentar la corrupción y debilitar la gestión pública. Además, podrían surgir situaciones en las que estos incentivos resulten redundantes, ya que podrían aplicarse a inversiones que de todas formas se habrían realizado en el país sin dichos estímulos, por ello se debe tomar la mejor decisión buscando equilibrar sus potenciales ventajas con la necesidad de mitigar sus riesgos y garantizar una distribución equitativa de los beneficios.

Almaeida et al., (2019), articulo científico: Relación entre el impuesto sobre el valor agregado y el crecimiento de las empresas. El objetivo del artículo es verificar la relación entre la alícuota del IVA y el crecimiento de las empresas. La investigación es descriptiva, no experimental. La población son las empresas listadas en Brasil Bolsa Balcón y se seleccionó como muestra un total de 241 contribuyentes habituales del IVA. El instrumento es un cuestionario. El resultado es que, durante el año 2016, los ingresos netos y los activos totales sufrieron una fuerte caída debido a la subida de las tasas del IVA en Brasil. Se concluye que:

- Con el aumento de la alícuota del IVA, las empresas posiblemente tienden a reducir su crecimiento, desventaja su capacidad de generación de flujos de caja futuros y contribuyendo a la disminución del PIB país. La influencia del IVA sobre el crecimiento de las empresas se da de forma negativa y significativa, agravando aún más el rendimiento de la empresa en el corto plazo a medio plazo, lo que requiere de la gestión, entre otras acciones, la revisión de su planificación tributaria y estratégica. Así, se hace oportuna la discusión sobre las políticas fiscales en América Latina y su papel fundamental en el desarrollo económico dentro de los países.

  La elevación de las tasas del IVA puede tener un impacto negativo en las empresas, ya que es probable que estas reduzcan su crecimiento y vean disminuida su capacidad para generar flujos de caja futuros. También podría contribuir a una disminución del Producto Bruto Interno (PBI) del país, además el impacto adverso

y significativo del IVA en el crecimiento empresarial puede empeorar el desempeño a corto y medio plazo, lo que hace necesario que las empresas gestionen cuidadosamente su planificación tributaria y estratégica, entre otras medidas. Por tanto, es importante explorar el análisis acerca de las estrategias tributarias en América Latina y su rol esencial en el progreso económico de las naciones.

2.3. Bases teóricas

- Impuesto al valor agregado

Se aplica de forma indirecta y proporcional al valor agregado de un bien o servicio al momento de ser vendido o prestado al consumidor final. Este impuesto se considera como un gravamen general sobre el consumo y se recauda a lo largo del procedimiento de fabricación y comercialización, en lugar de cobrarse únicamente al momento de la venta al consumidor. (Torres, 2012)

Este tributo se implementa de manera indirecta y en proporción al valor añadido de un artículo o servicio al momento de su comercialización o prestación al usuario final. Dicho impuesto se percibe como una carga general sobre el consumo y se recolecta gravados, en vez de aplicarse solamente en la etapa de venta al consumidor.

La categorización de los impuestos más clásica, ampliamente reconocida y de mayor relevancia es aquella que diferencia entre impuestos directos e indirectos. En el caso del IGV, es un impuesto indirecto que se traslada al consumidor final; significa que la carga económica del impuesto es soportada por una persona distinta del sujeto pasivo de la obligación tributaria. Este procedimiento de transferencia ha sido claramente contemplado por el cuerpo legislativo. Al designar a un contribuyente de derecho para efectuar el pago, el legislador no ha tenido como objetivo primordial simplificar la tarea de identificación y supervisión, sino más bien asignarle la responsabilidad de adelantar el impuesto.

(Torres, 2012)

A través de este mecanismo, el IGV se suma gradualmente al precio de los bienes o servicios en cada etapa de la cadena, lo que puede afectar el costo de vida y los hábitos de consumo de los ciudadanos. En última instancia, el consumidor final es quien asume la carga económica del impuesto, aunque su recaudación se haya efectuado a lo largo de la cadena de producción y distribución.

La consideración de estas dinámicas en la estructuración de los sistemas fiscales es crucial para mantener un equilibrio entre la recaudación necesaria para el Estado y la justa distribución de la carga tributaria. Asimismo, resalta la importancia de la claridad y transparencia en la legislación tributaria, así como en la comunicación con los contribuyentes, para asegurar una comprensión adecuada de cómo se aplican y transfieren estos impuestos en la economía cotidiana.

- Teoría de crecimiento de la empresa

La teoría se fundamenta en la función de costes a largo plazo en forma de U, como estableció Viner (1932), a medida que se expande la producción, los gastos fijos se reducen, y los costos promedio disminuyen de acuerdo con esta función de costos a largo plazo en forma de U. Este concepto se identifica en la economía como "economías de amplitud". Estas economías de amplitud con frecuencia tienen origen en los costes invariables, que se achican por cada unidad de producción a medida que aumenta

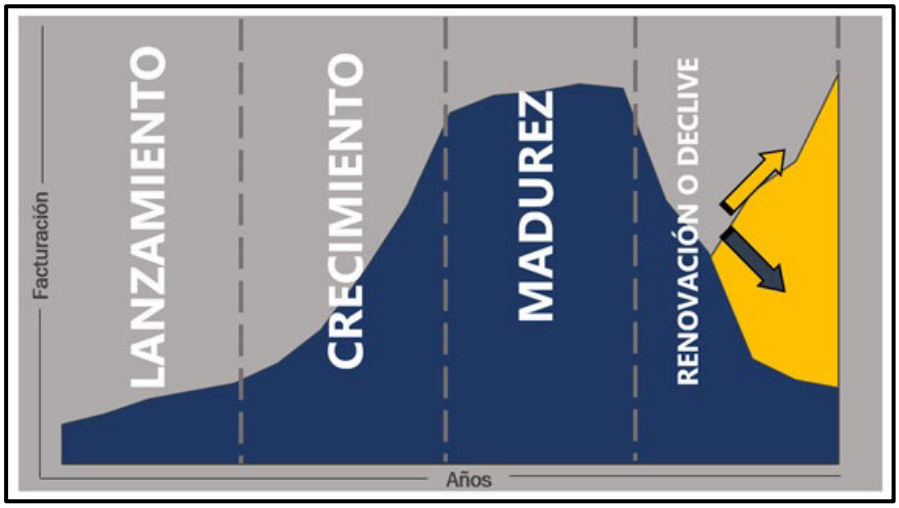
la habilidad de diseño. No obstante, cuando la empresa alcanza un cierto nivel de diseño, entra en un periodo de "tamaño invariable", en el cual aumenta proporcionalmente a la producción según la amplitud ampliada. (Seungkyu y Jaejun, 2015)

Esto es importante porque explica los elementos que impactan en el crecimiento y rendimiento de las compañías, comprender cómo los costos se relacionan con la escala de producción tiene implicaciones significativas para la elección de decisiones empresariales y las tácticas de expansión, y comprender como una adecuada gestión de costo contribuye favorablemente en el ciclo de vida de la empresa (Figura 1)

El concepto de "economías de escala" subraya cómo la producción en mayor escala puede llevar a una disminución en los costos promedio, lo que puede brindar ventajas competitivas a las empresas que buscan crecer. Esto es fundamental para comprender de qué manera las empresas pueden mejorar su rendimiento y productividad al aprovechar la producción a gran escala.

Figura 1

Etapas del ciclo de vida de una empresa.



Fuente: Financlick (2022) (https://www.financlick.es/cuales-son-las-etapas-del-ciclo-de-vida-de-una-empresa-n-301-es)

Durante la fase inicial, la presencia en el mercado es limitada, y la empresa aún no ha establecido una base sólida de clientes ni ha logrado beneficiarse de economías de escala. Además, el conocimiento sobre los ingresos y gastos es limitado. Como resultado, la compañía experimenta flujos de efectivo negativos en sus operaciones. La fase de crecimiento, se destaca un crecimiento veloz y significativo en las ventas, acompañado de inversiones substanciales para aprovechar oportunidades lucrativas. Estas inversiones generan ventajas competitivas en relación a los rivales, lo que conlleva a intensificar los esfuerzos en la distinción del producto y a obtener una mayor cuota en el mercado. (Domingo et al. 2017)

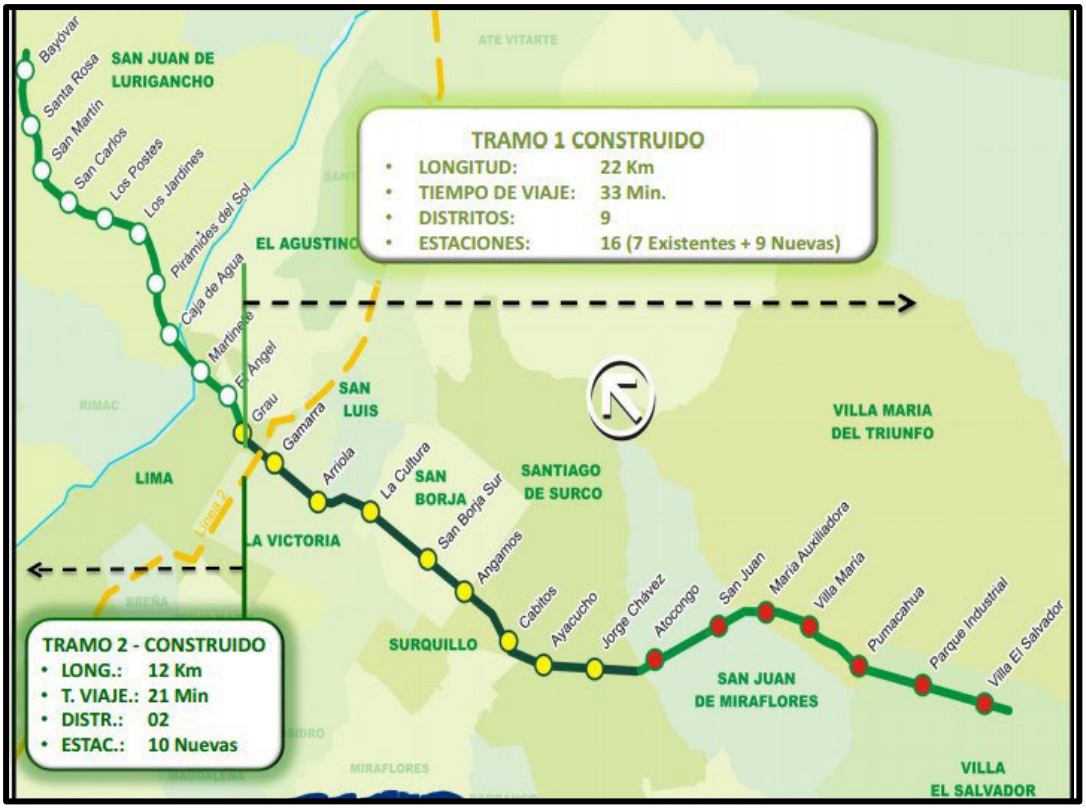
Durante la fase de madurez, los niveles de rentabilidad superan lo convencional, lo que despierta el interés de otras compañías y provoca un aumento en la rivalidad competitiva. En este contexto,

se enfoca en la minimización de gastos mediante la eficiente utilización de la capacidad productiva disponible. Finalmente en la última etapa, la compañía tiene la opción de seguir realizando inversiones de capital para mantener sus operaciones en marcha, o bien, iniciar la venta de activos con el propósito de cubrir los flujos de efectivo operativos negativos y cumplir con los compromisos de deuda. (Domingo et al. 2017)

- Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1

En el año 2011, el Sistema Eléctrico de transporte masivo de Lima y Callao, específicamente la Línea 1, fue objeto de una concesión a cargo de la Sociedad Concesionaria GyM Ferrovías S.A. El 11 de abril de 2011, el Gobierno de Perú, representado por el MTC, suscribió un contrato de concesión con la empresa GyM Ferrovías (actualmente conocida como Tren Urbano de Lima S.A.) para la ejecución del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1. Esta línea abarca desde Villa El Salvador hasta Av. Grau - San Juan de Lurigancho. (OSITRAN, 2020)

Figura 2
Área de influencia - Línea 1 del Metro de Lima



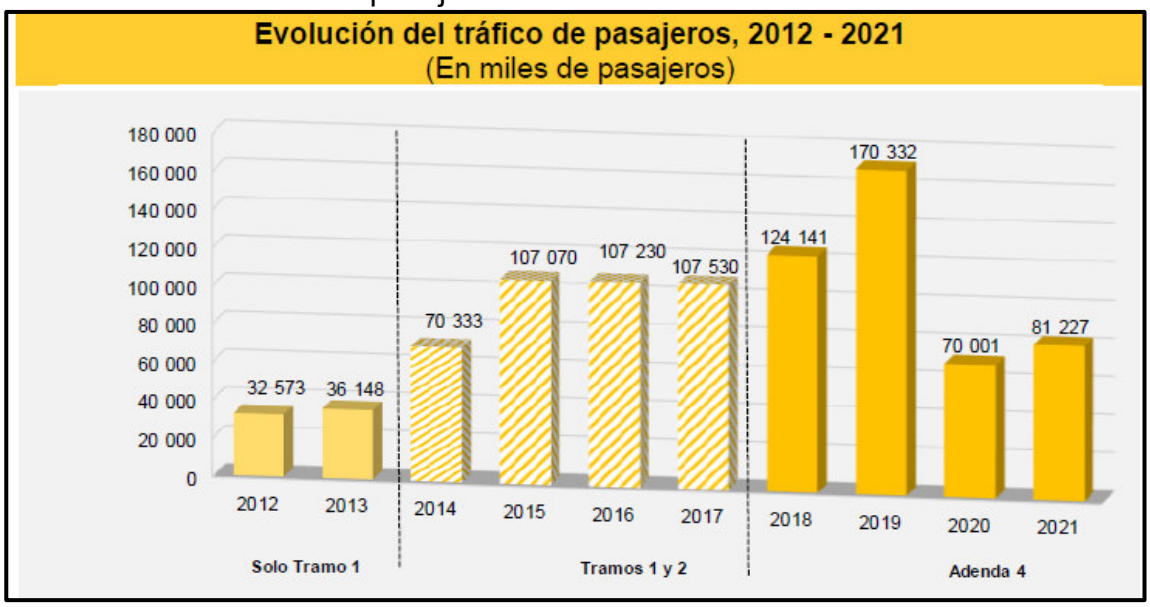
Fuente: Plan de negocios 2021 - Tren Urbano de Lima S.A.

La adjudicación se basó en su oferta de un Precio por Kilómetro Tren garantizado (PKT) de S/ 73,97 para el Tramo 1 y S/ 71,97 para los Tramos 1 y 2 combinados, además de un Precio por Kilómetro Tren Adicional (PKTA) de S/ 27,97. Según lo establecido en el Contrato de Concesión, la compañía posee el privilegio único de operar la concesión y está forzado a proporcionar servicios de acuerdo con los Niveles de Servicio definidos a los usuarios servicios de transporte. (OSITRAN, 2018)

Durante el año 2021, se registró un tráfico de pasajeros de 81.2 millones en la Línea 1 del Metro de Lima, mostrando una recuperación del 16% en comparación con el año 2020. Sin embargo, a pesar de esta mejora, el nivel de tráfico aún no ha

alcanzado los niveles previos a la pandemia debido a la limitación de capacidad en los trenes, que se mantuvo en un 37% durante todo el año. Esto significa que cada tren transportó en promedio 512 pasajeros, siendo su capacidad máxima de 1200 pasajeros. (OSITRAN, 2021)

Figura 3
Evolución del tráfico de pasajeros.



Fuente: Informe desempeño Tren Urbano de Lima S.A. (2022)

De acuerdo con la Figura 3, se aprecia un importante crecimiento entre los años 2012 y 2019, donde la concesión experimentó un dinamismo significativo en el flujo de pasajeros, pasando de movilizar 32.9 millones de pasajeros en 2012 a 170.3 millones en 2019, esto representa un crecimiento de más de 5 veces en su capacidad para transportar personas desde el inicio de la concesión. Durante el año 2020, la cantidad de personas que utilizaban el transporte sufrió un impacto significativo a causa de la crisis de salud originada por el COVID-19. Las limitaciones en la movilidad y el miedo a la infección tuvieron un efecto considerable en la disminución abrupta del volumen de pasajeros.

(OSITRAN,2021)

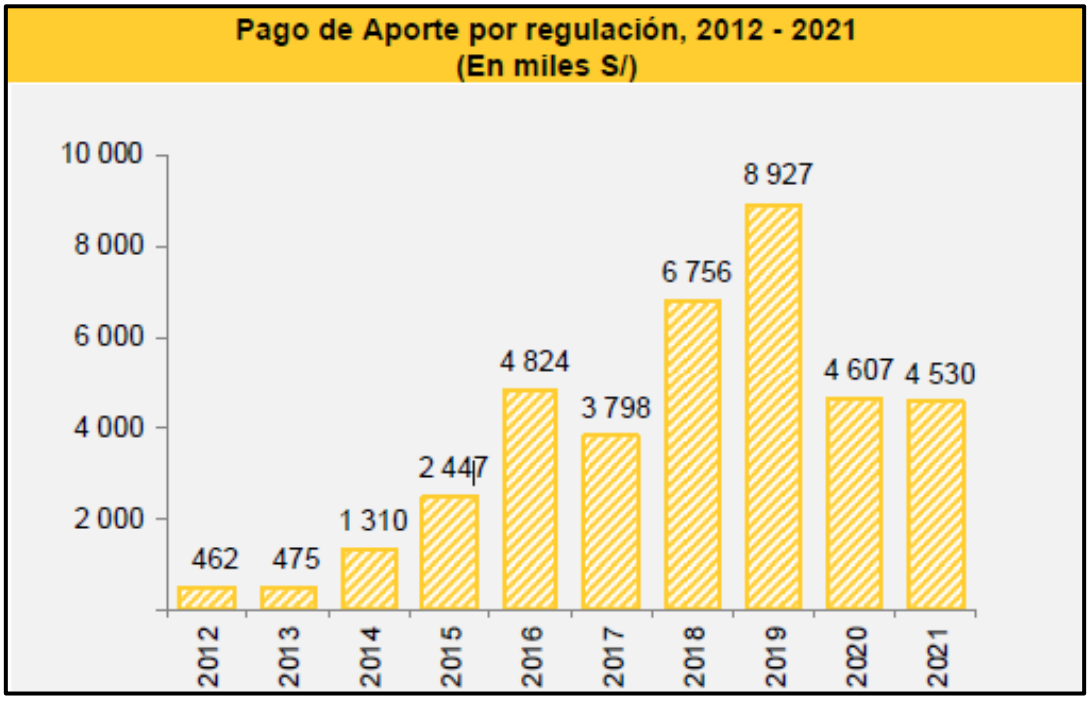
• Incremento en el número de trenes en operación: Hasta el mes de junio de 2013, un total de 5 trenes estaban en funcionamiento. A lo largo del período comprendido entre julio y diciembre de 2013, la cantidad de trenes se elevó progresivamente, alcanzando un total de 24 unidades en servicio. (OSITRAN,2021)

• Implementación de la fase II: En julio de 2014, se puso en marcha la segunda etapa de la vía, que comprende un trayecto adicional de 12 kilómetros. A lo largo de este trayecto, operan 10 nuevas estaciones en San Juan de Lurigancho. (OSITRAN,2021)

• Ampliación de la capacidad de transporte - Modificación 4: Durante el transcurso del año 2018, se introdujeron gradualmente 20 trenes frescos, y a lo largo del año 2019, se incluyeron 39 coches extra para ser unidos a los trenes ya existentes. (OSITRAN,2021)

A pesar de los desafíos durante la pandemia, la Línea 1 del Metro de Lima sigue siendo el principal sistema de transporte masivo de la ciudad. Su capacidad para movilizar a grandes cantidades de pasajeros y su relevancia en la movilidad urbana han sido fundamentales para la población. La concesión ha experimentado un notable crecimiento en el flujo de pasajeros en años previos a la pandemia, pero esta última tuvo un impacto significativo. A pesar de ello, la Línea 1 del Metro de Lima sigue siendo un pilar fundamental en el transporte masivo de la ciudad.

Figura 4
Reporte de pagos de aporte por regulación anual.



Fuente: Informe desempeño Tren Urbano de Lima S.A. (2022)

El Concesionario tiene la responsabilidad de realizar pagos mensuales del Aporte por Regulación al Regulador, el cual se calcula como el 1% de la facturación, excluyendo el IGV, según la Ley N° 2691719 y la Ley N° 2733220 que establecen las disposiciones legales para determinar el porcentaje del Aporte por Regulación y su recaudación. Esta medida tiene como objetivo contribuir a la regulación y supervisión adecuada del servicio de transporte en la Línea 1 del Metro de Lima, medida que ha ido en aumento en los últimos años, según Figura 4.

- Crecimiento financiero

Es un componente fundamental para medir la eficacia de una entidad, dado que muestra su ejecución y es ponderado por los

financistas para examinar el estado de sus aportes. Además, el acatamiento de normativas y la vigilancia de la estabilidad económica también están conectados con esta ejecución, lo que sugiere que contar con un fundamento económico estable y un rendimiento optimista son señales de logro. (Parrales y Quimis, 2019)

La expansión económica cumple una función fundamental en el avance y la persistencia de cualquier entidad, suministra los medios esenciales para invertir, aumentar sus dimensiones, fomentar novedades y adaptarse a las transformaciones en su contexto. Este incremento financiero requiere respaldo de una planificación estratégica sólida, gestión prudente de riesgos y elecciones basadas en información.

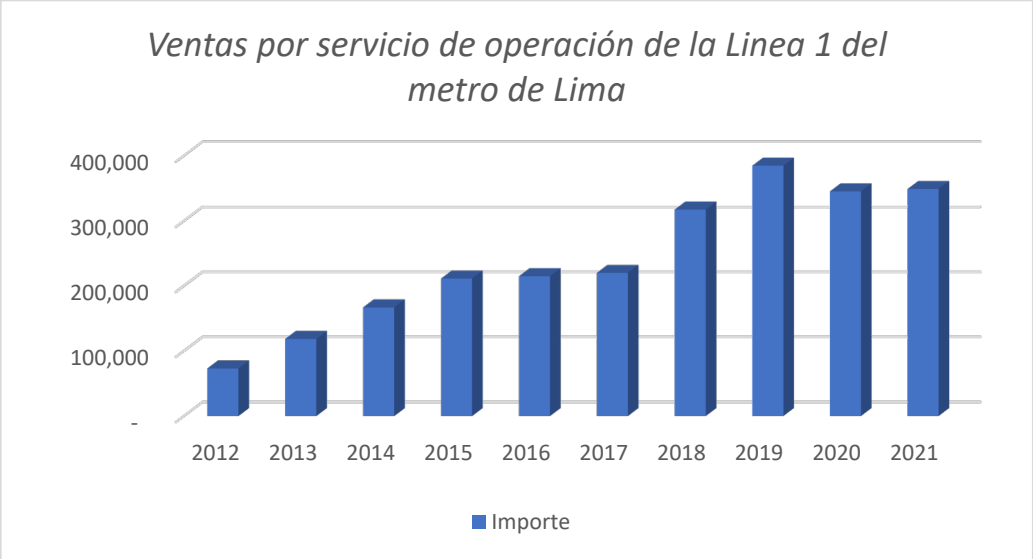
Tabla 1

Ventas por servicio de operación de la Línea 1 del metro de Lima.

Año	Ingresos (miles de soles)	%
2012	73,067	3%
2013	118,541	5%
2014	166,951	7%
2015	211,279	9%
2016	214,874	9%
2017	219,955	9%
2018	317,285	13%
2019	384,686	16%
2020	345,258	14%
2021	348,915	15%
Total	2,400,811	100%

Fuente: Estados financieros de Tren urbano de Lima S.A.
Ventas por servicio de operación de la Línea 1 del metro de Lima.

Figura 5
Ventas por servicio de operación de la Línea 1 del metro de Lima.



En la tabla 1, se puede apreciar una evolución constante de aumento en los ingresos generados por la venta de boletos exentos de IGV en el servicio de transporte público de pasajeros de la Línea 1 del metro de Lima durante el período de 2012 a 2021. En este sentido, el año 2012 muestra un ingreso de aproximadamente S/ 73,067,000 soles, siendo el más bajo dentro de los años analizados debido al inicio de las operaciones del metro de Lima el 05 de abril de 2012. Esto resultó en un menor número de pasajeros utilizando el sistema ese año, lo que se tradujo en una recaudación de ingresos por venta de boletos más baja, siendo este el valor más reducido en comparación con los años subsiguientes. Además, se destaca un crecimiento significativo en el año 2019, alcanzando aproximadamente S/ 384,686,000 soles, impulsado por la mayor demanda de pasajeros.

Tabla 2

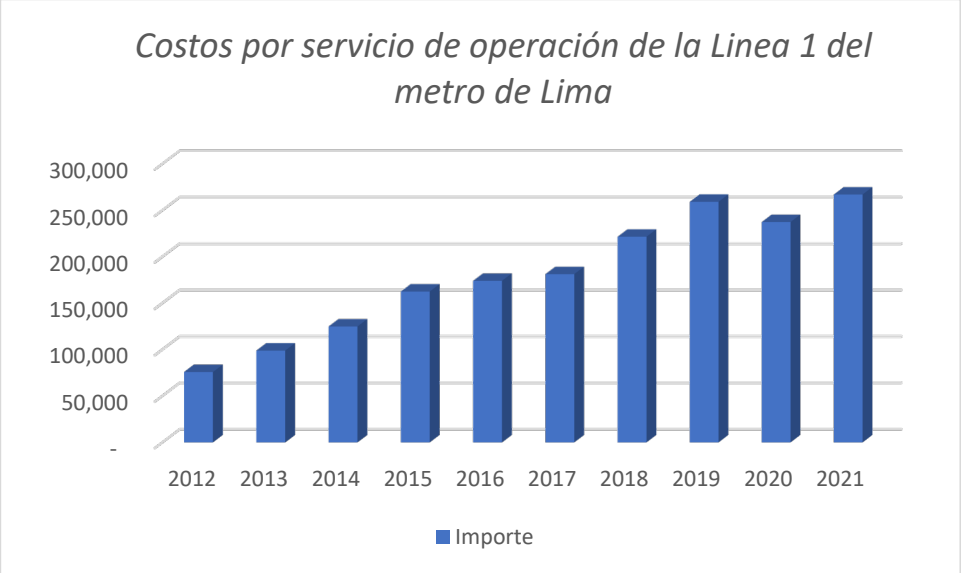
Costos por servicio de operación de la Línea 1 del metro de Lima.

Año	Ingresos (miles de soles)	%
2012	75,780	4%
2013	98,871	5%
2014	124,842	7%
2015	162,475	9%
2016	174,014	10%
2017	181,181	10%
2018	221,533	12%
2019	259,109	14%
2020	237,340	13%
2021	266,922	15%
Total	1,802,067	100%

Fuente: Estados financieros de Tren urbano de Lima S.A.

Figura 6

Costos por servicio de operación de la Línea 1 del metro de Lima.



En la tabla 2, se observa una evolución de crecimiento sostenido de los costos por las ventas de pasajes de transporte

público de la Línea 1 del metro de Lima en los periodos 2012 a 2021. Estos gastos comprenden gastos pequeños como cargas divisas de gestión, inventarios, tributos, cargas al personal, depreciación; el mayor concepto corresponde a servicios prestados por terceros donde contiene los gastos por operación del sistema ferroviario, intereses generados por bonos, consumo de energía, seguridad, mantenimiento de la concesión, asistencia técnica, limpieza y otros servicios de outsourcing.

Tabla 3

Variación de Ratios de Liquidez durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima.

Ratios de Liquidez	Liquidez General	Prueba Acida
2012	0.23	0.18
2013	0.16	0.14
2014	0.24	0.22
2015	3.33	2.97
2016	3.23	1.80
2017	1.68	0.96
2018	1.58	0.50
2019	4.78	3.42
2020	4.29	2.61
2021	3.24	1.93

Fuente: Estados financieros de Tren urbano de Lima S.A.

En la tabla 3 estamos recurriendo a la prueba acida como una herramienta para evaluar la habilidad de la compañía para satisfacer sus compromisos financieros a corto plazo, tomando en cuenta exclusivamente los activos de mayor liquidez (como efectivo, activos equivalentes al efectivo y cuentas por cobrar), en comparación con las obligaciones a corto plazo. Al eliminar del

cálculo los activos menos líquidos (como activos financieros, inventarios netos y gastos adelantados) genera un escenario donde la empresa solo tiene activos de disponibilidad inmediata para enfrentar sus compromisos de corto plazo.

A partir del año 2019 el ratio ha sido mayor a 1, indicando que la compañía tiene una capacidad satisfactoria para hacerse cargo sus obligaciones y de manera general teniendo a disposición todos los activos incluyendo los activos financieros relacionados a la concesión que en promedio es mayor al 75% del total de activos no corrientes, da como resultado que desde el año 2015 la empresa tiene la capacidad de asumir sus compromisos con sus activos que posee.

Tabla 4

Variación de Ratios de Endeudamiento durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima.

Ratios de Endeudamiento	Deuda/Patrimonio	Endeudamiento del Activo	Calidad de la deuda	Índice de solvencia
2012	4.11	0.80	1.00	1.24
2013	10.15	0.91	1.00	1.10
2014	8.87	0.90	0.99	1.11
2015	7.18	0.88	0.09	1.14
2016	8.02	0.89	0.09	1.12
2017	8.53	0.90	0.16	1.12
2018	5.59	0.85	0.44	1.18
2019	2.46	0.71	0.12	1.41
2020	3.24	0.76	0.11	1.31
2021	5.08	0.84	0.13	1.20

Fuente: Estados financieros de Tren urbano de Lima S.A.

Dentro de la tabla 4, el coeficiente Deuda/Patrimonio para el año 2021 señala que por cada unidad monetaria de capital propio,

la empresa tiene un endeudamiento de S/ 5.08. Esta cifra pone de manifiesto un nivel significativo de compromiso financiero y exhibe un incremento en relación con el año previo, cuando el índice alcanzó S/ 3.24. El indicador de calidad de deuda expone que durante el ejercicio de 2021, alrededor del 13% de la totalidad de pasivos consistió en deudas de corto plazo, en contraposición al 11% registrado en el año 2020; además se puede identificar que en año 2018 el ratio fue de 0.44 debido a un préstamo de la institución Mitzuho Bank, Ltd.

El indicador endeudamiento del activo refleja la relación del pasivo total frente al activo total y a lo largo de los 10 años se ha mantenido en un promedio de 0.84, que refleja que se ha recurrido en gran proporción a la deuda para las operaciones de la Linea 1. Por otro lado, tenemos el índice de solvencia que refleja la relación del activo total frente al pasivo total de la compañía, que refleja en promedio un resultado de 1.19 con valores que han fluctuado muy poco a lo largo de los 10 años a excepción del periodo 2018 al 2019 que hubo una reducción de los activos financieros relacionados a la concesión.

Tabla 5

Variación de Ratios de Rentabilidad durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima.

Ratios de Rentabilidad	Margen Bruto	Margen Operativo	Margen Neto	ROE	ROA
2012	-4.0%	-15.0%	-15.0%	-11.0%	-3.0%
2013	17.0%	10.0%	-11.0%	-20.0%	-2.0%
2014	25.2%	16.4%	7.2%	15.2%	1.5%
2015	23.1%	18.1%	11.7%	23.7%	2.9%
2016	17.2%	12.0%	9.7%	18.6%	1.8%
2017	13.3%	9.1%	5.3%	13.2%	1.4%
2018	19.8%	17.7%	14.1%	35.5%	5.4%
2019	30.0%	25.5%	20.5%	26.3%	7.6%
2020	31.3%	27.6%	17.6%	25.7%	6.1%
2021	23.5%	19.4%	12.1%	25.2%	4.1%

Fuente: Estados financieros de Tren urbano de Lima S.A.

Dentro de la tabla 5, se pueden analizar los índices de rentabilidad, donde se nota que durante el año 2020 se logró el margen bruto más alto, mientras que en el período de 2018 se alcanzó el índice más elevado de ROE, en el periodo 2018 hubo un incremento del 135% en ingresos respecto al año anterior. Se evidencia un crecimiento gradual en los márgenes brutos y operativos desde el 2017 hasta el 2020. El ROA evalúa la eficacia en la utilización de los activos totales de la compañía y se observa una disminución del 6.1% en el 2020 al 4.1% en el 2021. Esta reducción se atribuye a la reducción de las ganancias y a un leve aumento en las propiedades de la concesión.

Tabla 6

Crédito fiscal estimado por compras realizadas durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima.

Año	Crédito fiscal por costos de servicio de operación (miles de soles)	%
2012	14,695	4%
2013	18,799	6%
2014	24,612	7%
2015	30,478	9%
2016	32,889	10%
2017	33,982	10%
2018	41,071	12%
2019	48,701	14%
2020	44,182	13%
2021	49,445	15%
Total	338,854	100%

Fuente: Estados financieros de Tren urbano de Lima S.A.

En la tabla 6, se estimó el crédito fiscal por gastos de servicio de operación en base a la segmentación realizada en los estados financieros auditados de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012 al 2021, podemos concluir que cada año ha ido aumentando las adquisiciones de bienes y servicios, y al último año se estimó un crédito fiscal aproximadamente de 50 millones de soles.

Tabla 7

Debito fiscal estimado por servicios de operación realizados durante los ejercicios 2012-2021 de la Línea 1 del metro de Lima.

Año	Débito fiscal por servicios de operación (miles de soles)	%
2012	13,152	3%
2013	21,337	5%
2014	30,051	7%
2015	38,030	9%
2016	38,677	9%
2017	39,592	9%
2018	57,111	13%
2019	69,243	16%
2020	62,146	14%
2021	62,805	15%
Total	432,144	100%

Fuente: Estados financieros de Tren urbano de Lima S.A.

En la tabla 7, se estimó el débito fiscal por servicios de operación realizados de acuerdo con el detalle de sus estados financieros auditados de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012 al 2021, podemos concluir que cada año ha ido aumentando el débito fiscal exonerado que no es recaudado por parte de la Línea 1, al último año se estimó que el costo fiscal fue de 62 millones de soles.

- Dimensiones del Crecimiento financiero

a. Liquidez

La capacidad para afrontar con sus compromisos de corto plazo a medida que expiran es un signo del estado financiero global de la organización que demuestra su aptitud para afrontar sus deberes.

Refleja la agilidad y la disponibilidad de recursos monetarios para abordar sus responsabilidades económicas inmediatas. (Gitman y Zutter, 2012)

La competencia de una entidad para respetar sus compromisos a corto plazo es una valiosa ventana hacia su salud financiera y su agilidad operativa. Este indicador no solo demuestra su habilidad para responder a las responsabilidades actuales, sino que también es un reflejo de su capacidad de adaptación y resiliencia en un entorno financiero en constante cambio. La capacidad de satisfacer estas obligaciones de manera eficaz no solo asegura la continuidad de sus operaciones, sino también su potencial para aprovechar nuevas oportunidades y enfrentar desafíos futuros con confianza

b. Solvencia

Está vinculado con la habilidad de la compañía para honrar sus responsabilidades concernientes a deudas de largo plazo. Esto muestra la aptitud de la compañía para cumplir con sus obligaciones a lo largo de períodos extensos, abarcando tanto la restitución de la inversión como los intereses relacionados. (Robinson et al., 2015).

Una compañía con solvencia demuestra habilidad para honrar sus responsabilidades económicas, tales como abonar deudas, intereses, salarios y proveedores. Esto garantiza la confianza de los inversores, acreedores y colaboradores, lo que es

esencial para mantener relaciones comerciales sólidas y una reputación positiva. Una buena solvencia aumenta las posibilidades de acceder a financiamiento adicional cuando sea necesario. Los prestamistas e inversores estarán más dispuestos a proporcionar capital si la empresa demuestra la capacidad de reembolsar y generar retornos.

c. Rentabilidad

La capacidad de una entidad para producir beneficios está relacionada con su aptitud para obtener ganancias al realizar ventas, recurrir a sus activos fijos y emplear todos sus recursos. Se puede afirmar que una organización genera rentabilidad cuando logra mantener un excedente positivo entre sus costos y sus ingresos, lo que desempeña un papel fundamental en asegurar la sostenibilidad a largo plazo de la compañía. (Baruch y Feng, 2017)

La evaluación de la factibilidad de un proyecto se basa en gran medida en su rentabilidad, que demuestra su aptitud para generar ganancias y rendimientos positivos en relación con la inversión realizada. Enfocarse de manera efectiva en alcanzar la rentabilidad no solo propicia el crecimiento y la estabilidad, sino que también contribuye a generar ganancias para los dueños de la compañía.

- Exoneración del IGV

Su finalidad reside en impulsar el avance tanto del ámbito industrial como del sector artesanal, proporcionando bienestar a nivel social, generando economías y ofreciendo costos que se destacan en términos de competitividad. Esto contribuye a generar ahorros en servicios de uso generalizado, tal como sucede con el transporte público. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2022)

La exoneración del IGV representa un gasto tributario para el Estado, cuya clasificación está enmarcada de la siguiente manera:

Tabla 8

Clasificación de exoneración tributaria

Clasificación	Beneficio de la Exoneración
Según su tipo	Permite eliminar el pago de impuesto
Según el sector o región	Permite beneficiar al sector transporte publico
Según el nivel de inversión y renta	Beneficios que no requieren un nivel mínimo de renta para acceder a ellos, pero dependen del nivel de inversión. Fomentan inversión en nuevas unidades económicas

Fuente: MEF (2003) https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/documentos/Anali_incent_exoner_tribut.pdf)

Una ventaja de no realizar pagos tributarios en transacciones, productos o servicios específicos es la exención de impuestos. Estas exenciones son reguladas por la ley y buscan promover ciertas áreas económicas, fomentar la inyección de

capital y ofrecer beneficios a segmentos particulares de la sociedad. La relevancia de las exenciones del IGV en Perú se basa en diversos factores, incluyendo su contribución a la protección y el respaldo de los grupos menos privilegiados al eximir de impuestos a elementos o servicios vitales como alimentos, medicamentos, transporte público o educación.

- Dimensiones de Exoneración del IGV

a. Beneficios tributarios

En el territorio peruano, han sido propuestas diversas ventajas tributarias como estrategias para estimular la regularización y el progreso de las compañías, admitiendo su relevancia en el entramado económico del país. Estas medidas brindan opciones y apoyo a los emprendedores, dándole la posibilidad de prosperar y contribuir al bienestar global de la nación. Sin embargo, es esencial llevar a cabo una evaluación constante de la eficacia de estas concesiones y abordar los retos y obstáculos que aún limitan una mayor formalidad empresarial en la región. De esta manera, se podría potenciar su influencia y alcanzar objetivos más destacadas en términos de expansión y progreso sustentable. (Alva, 2012)

El uso de ventajas fiscales como herramientas para estimular la legalización y el crecimiento empresas en Perú es un enfoque valioso para fortalecer la economía y mejorar el nivel de vida de los habitantes. Sin embargo, es esencial que estas medidas se revisen y adapten de manera constante para asegurar su

eficacia y superar los desafíos que aún obstaculizan la formalización empresarial. La colaboración entre el gobierno y los emprendedores es fundamental para maximizar los beneficios de estos estímulos y lograr un desarrollo sostenible que contribuya al crecimiento económico y al progreso general del país.

b. Fomento de la inversión

Es ampliamente reconocido que la atracción de inversiones desempeña un papel fundamental en el impulso del progreso económico y la mejora del bienestar en la sociedad. Las administraciones gubernamentales aplican tácticas de estímulo con la meta de atraer una mayor cantidad de recursos financieros y, por consiguiente, encargarse de las demandas de empleo de la población. No obstante, la competencia por asegurar la llegada de inversiones se ha intensificado de manera significativa. (Fuentes y Guerra, 2015)

Promover la inversión en Perú genera efectos positivos en el avance económico, la generación de empleo, el crecimiento de áreas clave, el traslado de conocimientos y tecnología, la optimización de la infraestructura y fomentar el progreso en diferentes regiones. Estas inversiones colaboran en robustecer la economía del país y en elevar el estatus socioeconómico de toda la sociedad.

Tabla 9

Inversión reconocida anual (millones USD, incluido IGV)

Modo de transporte	Carreteras	Aeropuertos	Puertos	Hidrovías	Vías Férreas	Total
2005	9.40	148.20	11.80	-	44.20	213.60
2006	221.30	14.30	12.00	-	3.70	251.30
2007	427.50	20.40	4.50	-	8.60	461.00
2008	297.10	18.10	30.90	-	7.30	353.40
2009	580.40	47.80	168.10	-	40.80	837.10
2010	665.70	42.60	122.60	-	0.80	831.70
2011	383.80	30.80	15.70	-	-	430.30
2012	170.00	31.40	73.70	-	37.70	312.80
2013	147.40	51.30	171.80	-	165.20	535.70
2014	229.10	56.60	242.50	-	194.80	723.00
2015	289.40	21.60	273.80	-	239.50	824.30
2016	289.00	14.70	227.30	-	348.90	879.90
2017	160.70	19.50	55.20	-	384.20	619.60
2018	167.40	9.10	44.90	0.90	483.20	705.50
2019	90.00	7.80	140.80	-	442.60	681.20
2020	122.40	15.00	75.40	-	243.20	456.00
2021	337.70	4.50	99.00	-	336.90	778.10

Fuente: Anuario estadístico OSITRAN (2021)

La inversión en infraestructura en el país ha fluctuado mucho debido a factores externos como el precio de metales o fenómenos ambientales y también por factores internos como la corrupción, sin embargo, la inversión en infraestructura en un país subdesarrollado debe ser progresiva y asumida como prioridad nacional, a continuación se menciona su importancia:

-Facilita el comercio: Una infraestructura de transporte eficiente conecta diferentes regiones del país y facilita el movimiento de bienes y servicios. Esto fomenta el comercio interno y externo, lo que puede impulsar el crecimiento económico y aumentar los

ingresos.

-Atracción de inversión: Una infraestructura sólida y moderna puede atraer inversión extranjera directa y generar confianza en los inversores locales. La disponibilidad de una red de transporte bien desarrollada puede ser un factor decisivo para establecer negocios en el país.

-Desarrollo regional: La infraestructura de transporte mejora la conectividad entre áreas urbanas y rurales, lo que puede reducir las disparidades regionales. Esto puede estimular el desarrollo en zonas menos desarrolladas, alentando la inversión y la creación de empleo.

-Acceso a servicios básicos: Una buena infraestructura de transporte facilita el acceso de la población a servicios esenciales como atención médica, educación y otros servicios públicos, lo que mejora la calidad de vida de la población en general.

-Eficiencia y productividad: Una infraestructura de transporte eficiente reduce los costos de transporte y el tiempo de viaje. Esto mejora la productividad de las empresas al reducir los retrasos en la entrega de mercancías y permitir a las personas utilizar su tiempo de manera más eficaz.

-Turismo: Aeropuertos, puertos y carreteras bien desarrollados pueden atraer turistas, lo que puede ser una fuente significativa de ingresos para un país subdesarrollado. El turismo puede generar empleos y estimular otros sectores económicos, como la hostelería y el comercio minorista.

c. Costo fiscal

Se hace alusión a la disminución de las ganancias que la administración central experimenta a causa de la aplicación de incentivos previamente establecidos. En términos distintos, el gasto estatal se establece al calcular la suma de impuestos que se habría recolectado si estos incentivos hubieran sido tomados en cuenta en el cálculo tributario de los contribuyentes. (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2015)

El impacto financiero de este costo puede actuar como motor para el crecimiento económico, otorgar apoyo financiero a las compañías y elevar el bienestar de vida de los habitantes. No obstante, si no se gestiona con cautela, podría tener consecuencias desfavorables, como desequilibrios en las finanzas públicas, aumento en la deuda estatal y perturbaciones en la estabilidad económica a largo plazo. De ahí la importancia crucial de que las decisiones fiscales sean adoptadas considerando su efecto en las finanzas y la viabilidad sostenible del país.

Tabla 10

Gastos tributarios por la exoneración del IGV del apéndice II del sector transporte

Periodo	Miles de S/	% PBI
2012	229,749	0.04%
2013	259,641	0.05%
2014	229,749	0.04%
2015	340,366	0.05%
2016	375,888	0.06%
2017	398,130	0.06%
2018	436,418	0.06%
2019	410,751	0.05%
2020	459,407	0.06%
2021	408,857	0.05%

Fuente: Marco macroeconómico multianual (MEF)

Según el panorama macroeconómico, se calculó que se generarían gastos tributarios por la exoneración del IGV en lo referente al sector del transporte que en promedio del 0.05% del PBI; que ha ido ascendiendo desde el 2012 y obtuvo el mayor costo fiscal en el periodo 2020 por 459,407 mil soles.

Los gastos tributarios pueden tener implicaciones en la economía, ya que reducen los ingresos del Gobierno, lo que puede impactar la capacidad de financiar programas sociales y proyectos de inversión. Es importante que las políticas de exoneración tributaria sean cuidadosamente evaluadas y justificadas para garantizar que los beneficios sociales o económicos superen los costos fiscales involucrados (MEF, 2020).

- Hipótesis de incidencia

Se refiere a la definición legal de un evento específico al cual la ley otorga la capacidad legal de dar origen a una obligación tributaria. Aunque estos eventos no siempre se encuentran claramente

expresados en la legislación y pueden estar mencionados de manera individual en una ley o dispersos en múltiples leyes, su presencia suele ser implícita en el sistema jurídico. (Ataliba, 2003)

2.4. Definición de términos

a) Principio de igualdad

En materia tributaria establece que los impuestos deben aplicarse de manera justa y equitativa a personas que están en una situación económica similar. Asimismo, aquellos que se encuentren en situaciones económicas distintas deberán recibir tratamientos tributarios diferentes. (Hernández y Torres, 2020)

b) Producto Bruto Interno

Es una medida macroeconómica que evalúa el crecimiento económico de un país. Se calcula sumando el gasto público, el consumo privado, la inversión y las exportaciones netas. De esta manera, el PIB refleja la actividad económica general de una nación y su capacidad para generar riqueza durante un período específico. (Padilla, 2015)

Los países que buscan optimizar el bienestar de los ciudadanos y lograr un mayor crecimiento económico se enfrentan a un combate contra la indigencia y la disparidad. Es importante abordar diversos aspectos macroeconómicos que son relevantes para tomar decisiones gubernamentales con el objetivo de erradicar la indigencia. Utilización efectiva de los activos disponibles es un tema crucial en el camino hacia economías más

sólidas y prósperas. (Expósito, et al. 2017)

c) Flujo de efectivo

Es el dinero que una empresa tiene para cumplir con sus responsabilidades hacia los acreedores y accionistas. Una parte de este efectivo se destina para cubrir las obligaciones financieras y operativas de la empresa, mientras que el resto se reparte entre los socios propietarios en forma de dividendos. (García, 1999)

El movimiento de capital en una empresa hace referencia al flujo de entrada y salida de fondos durante un período de tiempo específico, lo cual señala la capacidad financiera y liquidez de la empresa. Este flujo de capital engloba tanto el dinero obtenido por las operaciones centrales del negocio, como las ventas y las recaudaciones, como los desembolsos a proveedores y empleados. Además, también abarca las inversiones y financiamientos llevados a cabo, tales como la adquisición o enajenación de activos y el acceso o reembolso de préstamos. Preservar un flujo de capital positivo resulta crucial para asegurar la continuidad de las operaciones, llevar a cabo inversiones y expansiones, y proporcionar rendimientos a los inversionistas.

d) Capital de trabajo

La gestión de este activo circulante cumple un rol importante en la dirección de una empresa, dado que brinda los medios esenciales para sostener sus operaciones de manera ininterrumpida. Una gestión hábil del capital de trabajo posibilita que la empresa opere

sin contratiempos y aspire a alcanzar mayores niveles de ganancias en sus actividades empresariales. (Duque, et al. 2019)

En una empresa, el capital de trabajo representa los recursos económicos empleados para respaldar y sostener las actividades cotidianas y habituales de la operación. Una administración adecuada del capital de trabajo es esencial para mantener la solvencia financiera de la empresa y garantizar su funcionamiento continuo y eficiente. Un exceso de capital de trabajo puede indicar una subutilización de los recursos, mientras que una falta de capital de trabajo puede llevar a problemas de liquidez y afectar negativamente la salud financiera del negocio.

e) Incentivo tributario

Se engloban aquí todos los mecanismos que emplean el componente impositivo para motivar elecciones o comportamientos específicos por parte de los actores económicos. El ciudadano está obligado a tomar una cierta elección o a seguir una conducta particular para poder beneficiarse de la reducción o eliminación de la carga fiscal. Existe una conexión directa entre la acción del ciudadano y la reducción de la carga impositiva. La consecuencia primordial de la cohesión de la hipótesis de incidencia radica en que el acontecimiento sujeto a tributación es indivisible y único, el cual da lugar al surgimiento de una responsabilidad tributaria. (Alfaro, 2017)

III. HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Hipótesis

3.1.1. Hipótesis General

La exoneración del IGV influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

3.1.2. Hipótesis específicas

- Los beneficios tributarios influyen significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.
- El fomento de la inversión influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.
- El costo fiscal influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

3.2. Variables

Variable N° 1: Exoneración del IGV

Variable N°2: Crecimiento Financiero

3.3. Operacionalización de variables

Tabla 11
Operacionalización de variables

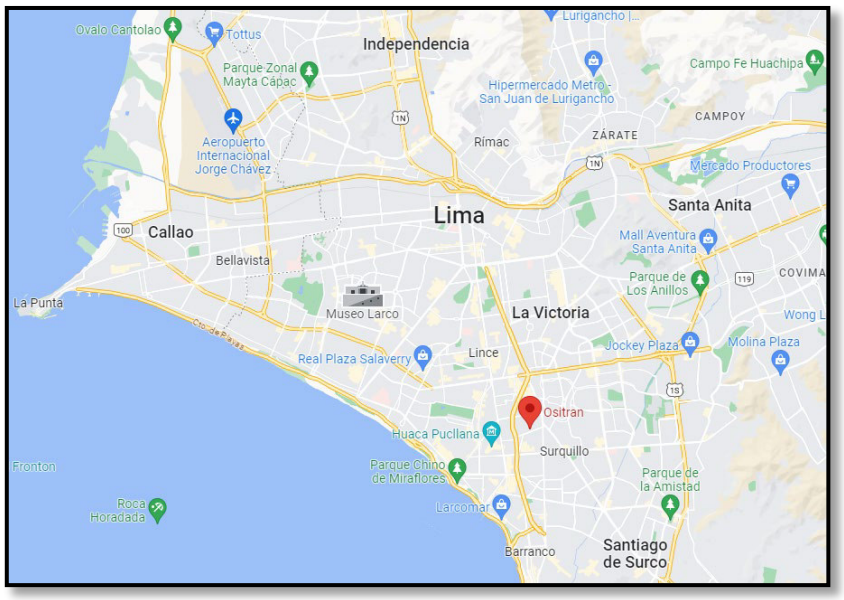
OPERACIONALIZACION		
VARIABLES	**DIMENSIONES**	**INDICADORES**
Variable independiente: Exoneración del IGV	D1. Beneficios tributarios	-Precio exonerado del IGV. -Nivel de demanda.
	D2. Fomento de la inversión	-Producto bruto interno. -Capital privado.
	D3. Costo Fiscal	-Base gravable. -Tasa del impuesto.
Variable dependiente: Crecimiento financiero	D4. Liquidez	-Flujo de Efectivo. -Capital de trabajo.
	D5. Solvencia	-Activo. -Pasivo.
	D6. Rentabilidad	-Ingresos. - Costos y gastos.

IV.MATERIALES Y MÉTODOS

4.1. Área de estudio

La aplicación del instrumento se realizó al personal de OSITRAN que está ubicado en el distrito de Surquillo, que pertenece a Lima metropolitana.

Figura 7
Zona metropolitana de Lima



Fuente: Google maps.

4.2. Diseño de investigación

El enfoque metodológico empleado en este estudio es de naturaleza no experimental, donde la finalidad radica en examinar y exponer las repercusiones de los eventos bajo investigación al estudiarlos de manera independiente de los factores implicados. El estudio de naturaleza no experimental se refiere a que no se lleva a cabo un manejo de los factores estudiados, sino que se concentran en la observación de los acontecimientos tal y como se desarrollan en su entorno original, el objetivo es analizar estos

acontecimientos en una etapa posterior. (Sampieri et al.,2014)

Este análisis está categorizado como de carácter aplicado, debido a su enfoque en evaluar cómo las exoneraciones del IGV influyen en el desarrollo financiero de la Línea 1 del sistema de metro en Lima.

La investigación de carácter aplicado involucró la utilización efectiva de conocimientos previamente adquiridos en favor de distintos segmentos o áreas, al mismo tiempo que se generan nuevos saberes que enriquecen el campo de estudio. Este enfoque busca la practicidad y la implementación efectiva de conocimientos, con la meta de enriquecer el estándar de vida de los ciudadanos e incentivar el avance de la población en su conjunto. (Vargas, 2009)

Debido al nivel de muestra se aplicó Shapiro-Wilk para determinar la normalidad de los resultados y para determinar la correlación entre las variables estudiadas se utilizó Pearson debido que el resultado demuestra que los datos se distribuyen de manera normal.

4.3. Población y muestra

El conjunto de individuos se compone de los trabajadores pertenecientes al departamento de Regulación y Estudios económicos de OSITRAN. La selección de participantes no fue al azar y estará compuesta por los individuos que integran dicha población.

4.4. Procedimientos, Técnicas e instrumentos de recolección de información.

En esta investigación, se utilizó una técnica de recolección de información denominada encuesta, donde se empleó un cuestionario como instrumento para adquirir datos. Me contacte con los expertos de OSITRAN, los cuales accedieron a brindarme su apoyo para la elaboración de las encuestas, las cuales fueron programadas en varias semanas y se coordinado con cada trabajador para explicar las preguntas del cuestionario y así tener un instrumento confiable.

El cuestionario sobresale como una herramienta ampliamente utilizada para recolectar información. Se trata de un conjunto de interrogantes que investigan una o más variables que se buscan analizar. El diseño de un formulario de preguntas se adapta a diversas necesidades y está relacionado con un tema específico de investigación, lo que implica que en cada investigación, las preguntas planteadas serán distintas y exclusivas. (Sampieri et al.,2014)

Tabla 12

Resultados de fiabilidad.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,917	30

El coeficiente Alfa de Cronbach como resultado de la medida de confiabilidad o consistencia interna del conjunto de ítems que conforman el instrumento aplicado en el presente trabajo de investigación es de 0.917, un valor alto que indica que los ítems están correlacionados positivamente entre sí y que se miden de manera coherente.

4.5. Análisis estadístico

La información fue puesta bajo análisis mediante el programa de estadísticas computacionales SPSS, en el cual se organizaron y asignaron códigos a las respuestas según las diferentes dimensiones de las preguntas. Se procedió a aplicar la prueba de normalidad utilizando Shapiro-Wilk debido que la muestra es de 15 profesionales, con ello se determinó aplicar la correlación de Pearson entre las 2 variables estudiadas para determinar su relación y dado que la tesis tiene un enfoque explicativo, se utilizó el modelo de regresión para analizar cómo la variable de exoneración del IGV y sus tres dimensiones influyen en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.

V.RESULTADOS

5.1. Presentación y análisis de resultados.

Se aplicó la encuesta a un total de 15 profesionales expertos de la entidad OSITRAN encargados de la elaboración del informe de desempeño anual de la Línea 1 del metro de Lima. Para analizar los resultados se elaboró una escala de valoración para 3 niveles, donde existen 2 variables y cada una tiene 15 ítems, a todas las preguntas se le aplicó la Escala de Likert.

Tabla 13

Escala de baremos aplicada al instrumento

Escala de valoración	Mínimo	Máximo
Bajo	15	35
Medio	36	55
Alto	56	75

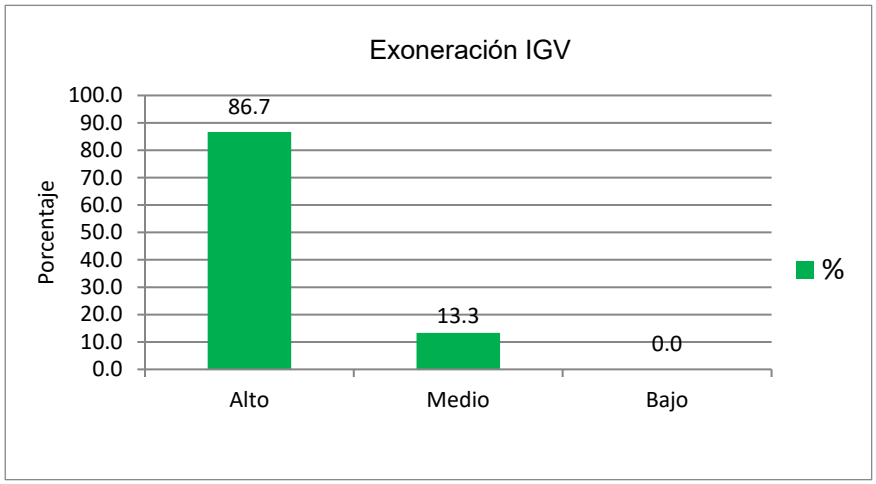
En ese sentido, a continuación, se detallan los resultados de las encuestas realizadas a la muestra seleccionada:

Tabla 14

Resultados respecto a la variable Exoneración del IGV

Exoneración del IGV	f	%
Alta	13	86.7
Media	2	13.3
Baja	0	0.0
Total	15	100,0

Figura 8
Resultados respecto a la variable exoneración del IGV



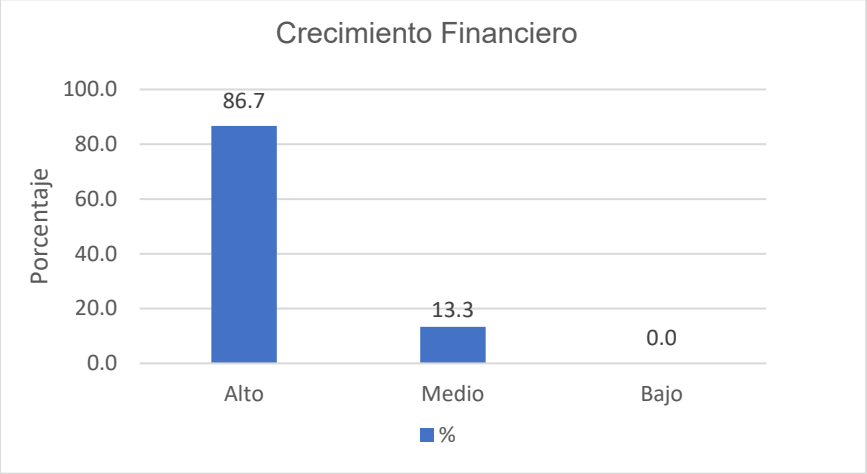
En la tabla 14 se visualiza que el 86.7% de la muestra encuestada registran respuestas con porcentaje alto; el 13.3% de nivel medio y ninguno indica respuestas de nivel bajo.

Tabla 15

Resultados respecto a la variable Crecimiento financiero

Crecimiento financiero	f	%
Alta	13	86.7
Media	2	13.3
Baja	0	0.0
Total	15	100,0

Figura 9
Resultados respecto a la variable Crecimiento financiero



En la tabla 15 se visualiza que el 86.7% de la muestra encuestada registran respuestas con porcentaje alto; el 13.3% de nivel medio y ninguno indica respuestas de nivel bajo.

Tabla 16

Resultados estadísticos de media, mediana y moda de los resultados entre las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.

Estadísticos descriptivos

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación estándar
Exoneración IGV	15	42,00	73,00	63,7333	8,22424
Crecimiento Financiero	15	50,00	67,00	62,0000	5,05682
N válido (por lista)	15				

En la tabla 16, se interpreta que el resultado mínimo respecto a las preguntas de la variable exoneración IGV fue de 42 ubicándose en la escala media del baremos; por otro lado, el punto máximo fue de 73 ubicándose en la escala alta del baremos.

Respecto a la variable crecimiento financiero, el entrevistado con menor puntuación fue de 50 ubicándose en la escala media y el encuestado con mayor puntaje fue de 67 ubicándose en la escala alta.

Tabla 17

Resultados de la prueba de normalidad de las variables Crecimiento financiero y exoneración del IGV

Pruebas de normalidad

	Kolmogorov-Smirnov[a]			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Exoneración IGV	,165	15	,200*	,884	15	,055
Crecimiento financiero	,178	15	,200*	,884	15	,055

*. Esto es un límite inferior de la significación verdadera.
a. Corrección de significación de Lilliefors

En la tabla 17 se observa las pruebas de normalidad y escogemos los resultados de Shapiro – Wilk debido que nuestra muestra es de 15 personas, nos muestran que los valores de significancia son mayores a 5% ($p > 0.05$), demostrándose que los datos se distribuyen de manera normal, por lo que para estudiar la relación entre la variable exoneración del IGV y crecimiento financiero se aplicó la correlación de Pearson.

Figura 10

Gráfico Q-Q normal de variable exoneración del IGV

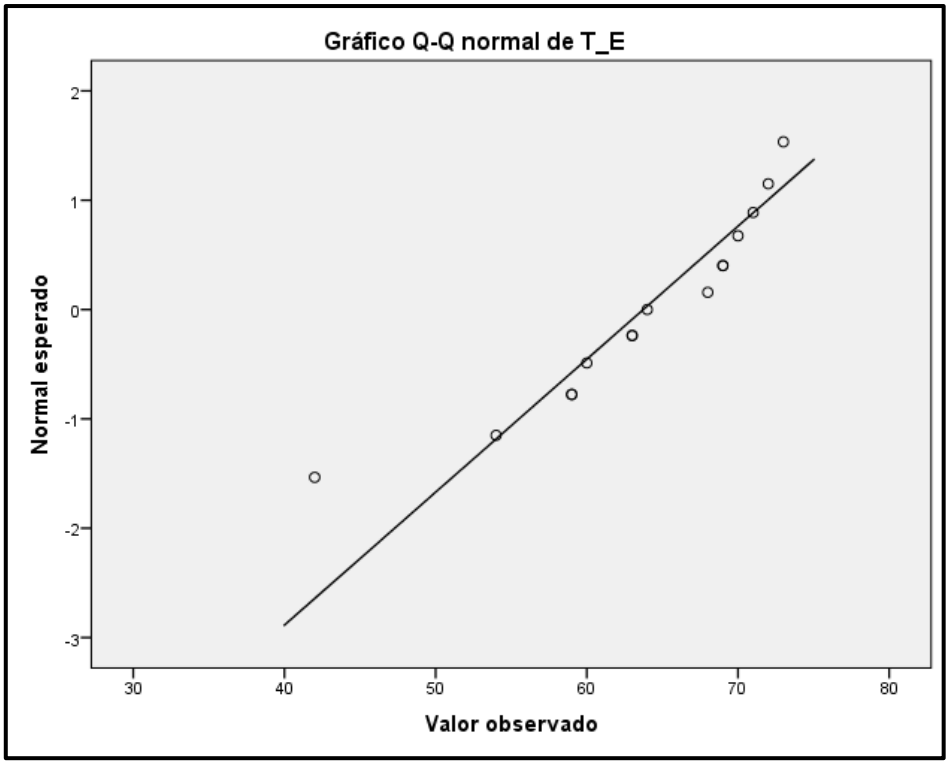


Figura 11

Gráfico Q-Q normal de variable crecimiento financiero.

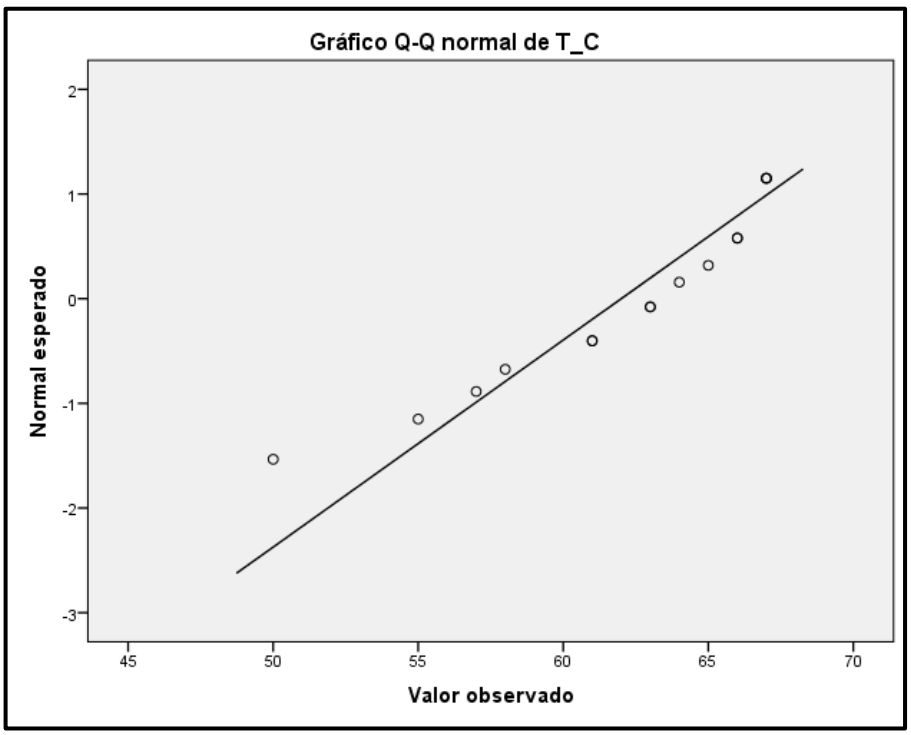


Figura 12
Gráfico Q-Q normal sin tendencia de la variable exoneración del IGV.

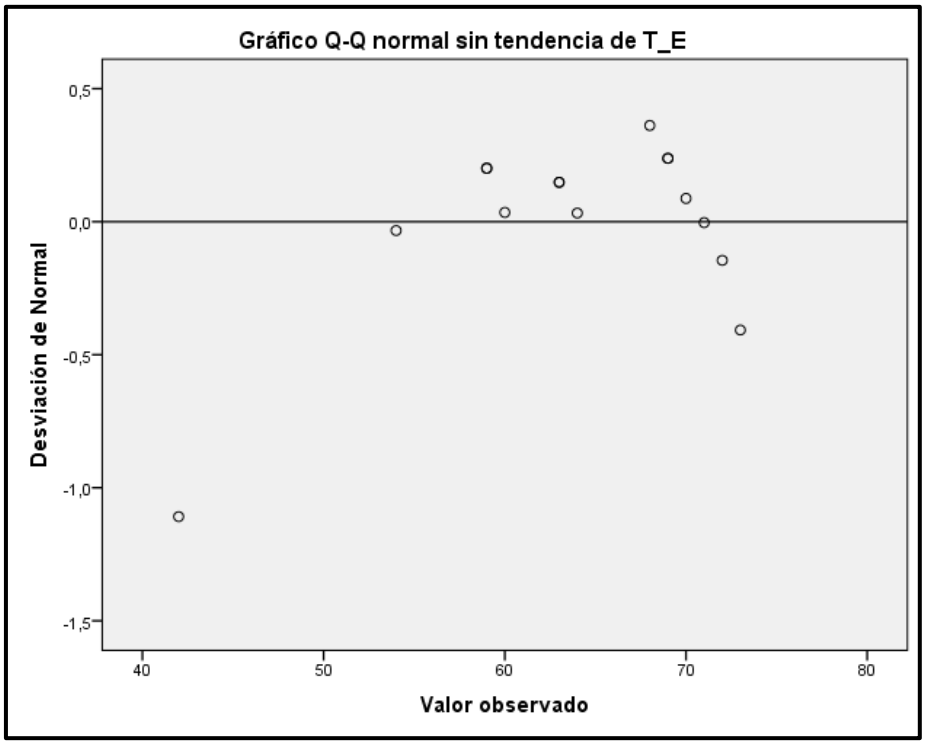


Figura 13
Gráfico Q-Q normal sin tendencia de la variable Crecimiento financiero.

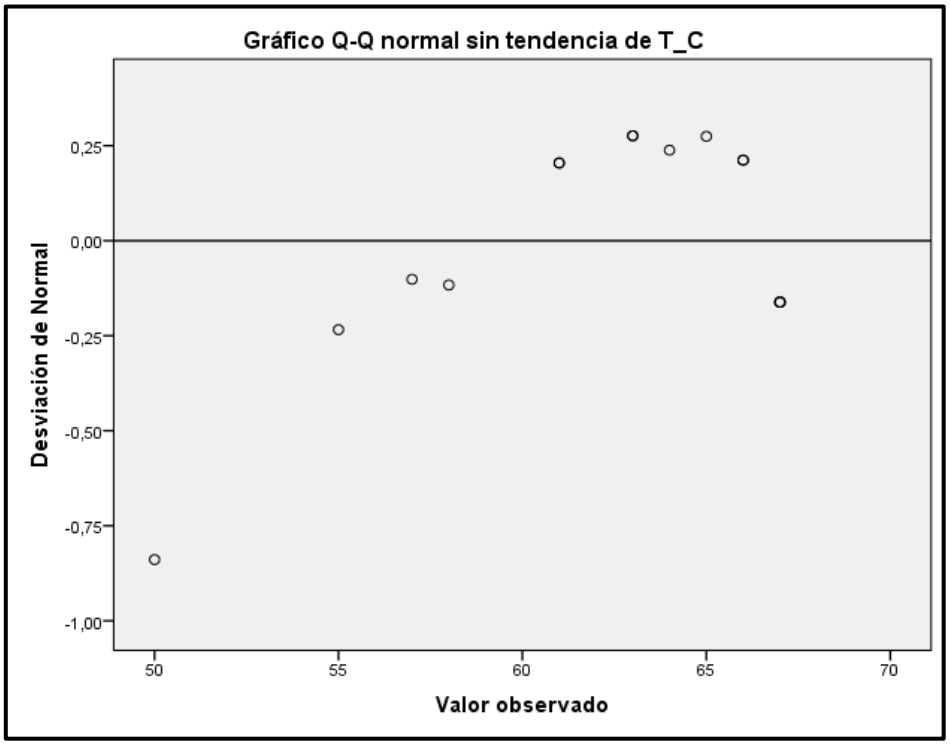


Tabla 18

Resultados de la correlación entre las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima

Correlaciones

		T_E	T_C
T_E	Correlación de Pearson	1	,914**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	15	15
T_C	Correlación de Pearson	,914**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	15	15

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 18, los resultados de la correlación de Pearson de 0.914 indican que se encuentra una correlación alta, positiva y significativa, con un nivel de significancia menor que 0.001; esto sugiere una relación lineal positiva fuerte entre la exoneración del IGV y el crecimiento financiero de la empresa.

Tabla 19

Resultados de la correlación entre la dimensión beneficios tributarios y la variable crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima

Correlaciones

		T_C	De1
T_C	Correlación de Pearson	1	,869**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	15	15
De1	Correlación de Pearson	,869**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	15	15

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 19, los resultados de la correlación de Pearson 0.869 indican que se encuentra una correlación alta, positiva y significativa, con un nivel de significancia menor que 0.001; esto sugiere una relación lineal positiva fuerte entre la dimensión beneficios tributarios y el crecimiento financiero de la empresa.

Tabla 20

Resultados de la correlación entre la dimensión fomento de la inversión y la variable crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima

Correlaciones

		T_C	De2
T_C	Correlación de Pearson	1	,859**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	15	15
De2	Correlación de Pearson	,859**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	15	15

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 20, los resultados de la correlación de Pearson 0.859 indican que se encuentra una correlación alta, positiva y significativa, con un nivel de significancia menor que 0.001; esto sugiere una relación lineal positiva fuerte entre la dimensión fomento de la inversión y el crecimiento financiero de la empresa.

Tabla 21

Resultados de la correlación entre la dimensión costo fiscal y la variable crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima

Correlaciones

		T_C	De3
T_C	Correlación de Pearson	1	,875**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	15	15
De3	Correlación de Pearson	,875**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	15	15

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 21, los resultados de la correlación de Pearson 0.875 indican que se encuentra una correlación alta, positiva y significativa, con un nivel de significancia menor que 0.001; esto sugiere una relación lineal positiva fuerte entre la dimensión costo fiscal y el crecimiento financiero de la empresa.

Tabla 22

Resultados del modelo de regresión entre las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,869[a]	,755	,736	2,59796

a. Predictores: (Constante), De1

En la tabla 22, se interpreta que la exoneración del IGV influye significativamente en un 75.5% en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

Tabla 23

Resultados del modelo de regresión entre la dimensión beneficios tributarios y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,869[a]	,755	,736	2,59796

a. Predictores: (Constante), De1

En la tabla 23, se interpreta que los beneficios tributarios influyen significativamente en un 75.5% en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

Tabla 24

Resultados del modelo de regresión entre la dimensión Fomento de inversión y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,859[a]	,739	,718	2,68351

a. Predictores: (Constante), De2

En la tabla 24, se interpreta que el fomento de inversión influye significativamente en un 73.9% en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

Tabla 25

Resultados del modelo de regresión entre la dimensión Costo fiscal y crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,875[a]	,766	,748	2,54005

a. Predictores: (Constante), De3

En la tabla 25, se interpreta que el costo fiscal influye significativamente en un 76.6% en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

Por lo tanto, podemos afirmar que el coeficiente de determinación de R^2= 0.755 explica las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero, solo el 75.5% de los cambios en el crecimiento financiero son explicados por la influencia de la exoneración del IGV.

Tabla 26

Resultados del modelo de regresión entre el costo fiscal de la exoneración del IGV según el Marco macroeconómico y el ROA de la Linea 1

Resumen del modelo. ROA - MM

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,780[a]	,608	,559	2,262

a. Predictores: (Constante), MM

En la tabla 26, se interpreta que el costo fiscal por la exoneración del IGV según el marco macroeconómico influye moderadamente en un 60.8% en el ROA de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021

Tabla 27

Resultados del modelo de regresión entre el costo fiscal de la exoneración del IGV según el Marco macroeconómico y el ROE de la Linea 1

Resumen del modelo. ROE - MM

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de la estimación
1	,769[a]	,592	,541	11,91683

a. Predictores: (Constante), MM

En la tabla 27, se interpreta que el costo fiscal por la exoneración del IGV según el marco macroeconómico influye moderadamente en un 59.2% en el ROE de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021

VI.DISCUSIÓN

Después de haber realizado el trabajo de investigación, se ha verificado las ventajas y la influencia de las políticas de exenciones tributarias en la Línea 1 del metro de Lima, esta herramienta fiscal es importante en el desempeño de la empresa por lo que se acepta la hipótesis general que afirma que la exoneración del IGV influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante el periodo estudiado.

Los resultados de la investigación otorgan un coeficiente de Pearson de 0.914 entre las variables estudiadas, lo que afirma que hay una relación alta entre ambas, y según el modelo de regresión de 0.755, explica que la variable exoneración IGV influye hasta en un 75% el crecimiento financiero de la línea 1 del tren, explicando así como la empresa tuvo mucha demanda de pasajeros, generando un crecimiento sostenible a lo largo de estos años y en consecuencia la empresa ha podido extender sus estaciones e incrementar sus vagones.

Se calculó los modelos de regresión respecto al ROA y ROE como variables dependientes del costo fiscal de la exoneración del IGV en el sector transporte reportado en el marco macroeconómico publicado por el MEF y reporta que el costo fiscal influyó hasta en un 59.2% al ROE y en un 60.8% al ROA, este costo fiscal asumido por el Estado refleja lo que se dejó de recaudar para aliviar el precio final que es transferido al consumidor final, estos resultados explican un nivel de influencia moderada para ambos factores, por lo que es necesario destacar la importancia de la política fiscal del Estado para mejorar la competitividad de la Linea 1.

Estos resultados tienen relación con la afirmación expuesta por Quintana & Rivera (2022) quienes en su análisis estadístico obtuvieron un coeficiente de correlación de 0.672 que demuestra que existe una relación significativa entre sus variables exoneración del IGV y factores internos del crecimiento empresarial. Además, esta hipótesis se sustenta con lo que afirma Castillo (2020), que estudió los incentivos para un servicio óptimo del sistema de transporte urbano de Lima, por lo que es correcto afirmar que las estrategias gubernamentales dirigidas a promover la inversión son herramientas importantes y necesarias con el propósito de elevar la calidad del transporte público.

Con respecto a la primera hipótesis especifica, es aceptada debido a los análisis del modelo de regresión que dan como resultado un valor de 0.755, es decir, los beneficios tributarios influyen significativamente en un 75.5% en el crecimiento financiero de la Linea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

Es importante mencionar que esta afirmación tiene relación con la conclusión de Moreno & Tacuchi (2022), que afirman que los beneficios tributarios son pilares importante para el desarrollo de las empresas y que exoneración del IGV puede ser de gran utilidad para el desarrollo financiero de las entidades ya que estos incentivos fiscales estimulan la inversión, generan empleo y fomentan el desarrollo del país, esto es soportado en los resultados de estadística inferencial que dan un valor de 0.009 de valor de significancia y llegando a la conclusión que la hipótesis alternativa es aceptable; esto también es soportado por Gutierrez (2021) que estudió la industria de autotransporte de pasajeros y sus beneficios

tributarios de México, estamos de acuerdo en la relevancia de los incentivos fiscales enfocados en la industria de transporte de pasajeros, lo cual genera un entorno fiscal favorable para que este sector pueda desarrollarse en el país, por lo que su hipótesis fue aceptada en la investigación.

Con respecto a la segunda hipótesis especifica, es aceptada debido a los análisis del modelo de regresión que dan como resultado un valor de 0.739, es decir, el fomento de inversión influye significativamente en un 73.9% en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

El resultado esta alineado con la afirmación de Ricaldi (2021) sostuvo que la inversión de la empresa privada en el servicio de transporte público si contribuye con la demanda de pasajeros, y que esta hipótesis es aceptada debido que es soportada por un resultado del modelo de regresión (R^2) de 0.9809 y por una correlación entre ambas variables de 0.988, por lo que sustenta la importancia de incentivar la inversión privada para poder cubrir brechas y necesidades de la población. Esto tiene relación con lo afirmado por Iturbe y Serafini (2020) quienes afirman que los incentivos de la inversión son herramientas poderosas con el potencial de generar impactos positivos en áreas económicas y sociales clave, como empleo, innovación y desarrollo local.

También tiene relación con lo afirmado por Martinez (2021), quien desarrolló los elementos determinantes en la rentabilidad del sector transporte, se concluye también que las empresas de transporte se ven influidas por variables externas como el producto bruto interno, el cual

explica que hay una conexión interdependiente con actores económicos y que es importante buscar herramientas fiscales que estimulen el desarrollo del PBI en los sectores importantes de la economía.

Con respecto a la tercera hipótesis especifica, es aceptada debido a los análisis del modelo de regresión que dan como resultado un valor de 0.766, es decir, el costo fiscal influye significativamente en un 76.6% en el crecimiento financiero de la Linea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

El hallazgo es soportado con las conclusiones de Garcia (2021), afirma que aunque se pudiera eliminar las exenciones tributarias para poder recaudar mayores impuestos, con ese dinero no se podría cumplir con brindar el bienestar a la población al mismo nivel de antes de retirar estos beneficios fiscales. Además debemos afirmar que Almaeida et al. (2019) desarrollaron la conexión entre el IVA y el crecimiento empresaria que dio como resultado una relación negativa entre ambas variables de -0.8467 y significativa, en el nivel del 1%, por lo que afirman que el aumento de las tasas del IVA afecta negativamente el crecimiento de las empresas y a su vez contribuye a la disminución del PBI del sector, entendiéndose que el aumento de las tasas del IVA genera una disminución en el costo fiscal y su exoneración aumenta dicho costo. Por lo que es esencial analizar detenidamente las estrategias tributarias en América Latina y reconocer su rol principal en el progreso económico de las naciones.

VII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En este estudio de investigación, se llegó a las siguientes conclusiones:

1) La exoneración del IGV contribuye directamente a fomentar el crecimiento económico de la Linea 1 del metro de Lima, además que la mayor inversión y actividad empresarial generada por la exoneración estimulan varios sectores de la economía. A medida que la Linea 1 se expande, crea empleo, genera ingresos y contribuyen al producto interno bruto general. Este ciclo positivo de crecimiento puede llevar a una reducción gradual en las tasas de desempleo y a una elevación en el estándar de vida de los ciudadanos.

2) Los beneficios tributarios favorecen a corto plazo a los consumidores y a largo plazo al crecimiento económico sostenible de la Linea 1 debido a que es un servicio de consumo masivo y esta exención tributaria brinda a los consumidores un precio accesible. Al reducir la carga al consumidor final, el tren eléctrico se vuelve más competitivo en términos de precio, esta ventaja competitiva puede llevar a un aumento en la participación en el mercado y a un mejor rendimiento general frente a otras empresas informales del sector transporte.

3) El fomento de la inversión tiene un impacto positivo en el crecimiento financiero del tren eléctrico, el Estado busca atraer inversiones en el sector transporte debido que es uno de los principales problemas de Lima metropolitana, el proyecto de la Linea 1 del metro de Lima al tener el apoyo del estado se volvió atractivo para los inversionistas

y genera la confianza necesaria para seguir invirtiendo para tener más vagones y más estaciones, y así mejorar significativamente la movilidad urbana al proporcionar una alternativa confiable y rápida.

4) El costo fiscal asumido por el Estado desempeña un papel importante para mejorar significativamente la competitividad de la Línea 1 del metro de Lima debido al alto nivel de transporte informal. A medida que el tren eléctrico Línea 1 siga prosperando, contribuirá a los ingresos gubernamentales a través de otros canales, por lo que la pérdida por la exoneración del IGV puede compensarse. La mayor actividad económica proporciona al gobierno recursos para invertir en infraestructura, educación, atención médica y otros servicios esenciales, apoyando aún más el desarrollo general.

Respecto a la tesis realizada, se han formulado las siguientes recomendaciones:

1) Se recomienda al Estado llevar a cabo un seguimiento constante de los impactos de la exoneración del IGV en el crecimiento económico y en otros indicadores clave relacionados con la Línea 1 del metro. Esto ayudaría al gobierno a evaluar si las políticas están generando los resultados esperados y a realizar ajustes si es necesario. Además, el gobierno debe comunicar claramente los beneficios económicos y sociales de la inversión en el sistema de metro a la población. Esto puede generar un mayor apoyo público y comprensión de la importancia de estas políticas para el desarrollo sostenible de la ciudad.
2) Se recomienda al poder legislativo realizar un estudio de los

beneficios de mantener o modificar la exoneración del IGV después del año 2021 debido que la Línea 1 tiene todas sus estaciones operando con normalidad, además que después de la pandemia se estabilizó los flujos de pasajeros debido a la reactivación económica post pandemia y los ratios de liquidez y rentabilidad han aumentado significativamente, de la mano con mayores unidades de vagones en los últimos años 2018-2019.

3) Se recomienda a los empresarios tener iniciativa legislativa y evaluar la necesidad de invertir en un transporte masivo por macrorregiones o unificar diversas provincias como un tren que una toda la costa peruana debido que la presente exoneración del sistema eléctrico de transporte masivo solo abarca Lima y Callao, de esta manera tendrían un atractivo proyecto de inversión que fomente el crecimiento económico y se promovería la igualdad de oportunidades a otros sectores del país.

4) Se recomienda a la comunidad académica realizar estudios de los flujos proyectados de la línea 1 del metro de Lima y compararlos con los costos fiscales debido que estos han ido aumentando a lo largo de los años, también se debe evaluar si la calidad del servicio va mejorando en relación a estos costos asumidos por el gobierno. Un análisis detallado puede ayudar a determinar si los ingresos fiscales perdidos debido a la exoneración están siendo compensados por otros beneficios económicos y sociales.

VIII.REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Naciones Unidas (2022). Población https://www.un.org/es/global-issues/population

Morales et al. (2017). El crecimiento de las empresas establecidas. Un caso de estudio del sector de fabricación de carrocerías en Ecuador abordado desde la perspectiva financiera.

DATUM (2021). Informe urbano de percepción ciudadana en Lima y Callao.

Alcázar y Jaramillo (2022). Inversión pública y desigualdad en América Latina

Riascos (2017). La exoneración en Materia Tributaria Un Derecho de favorabilidad al emprendimiento

Banco de Desarrollo de América Latina (2015). Metro de Lima: El caso de la Línea 1.

Ricaldi Sueldo (2021). La exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros y la generación de beneficios a los usuarios de Protransporte

Hernández y Torres (2020). Efectos jurídicos de la exoneración del IGV en el servicio de transporte público de pasajeros 2018

Castillo (2020). Incentivos para los actores del sistema de transporte público urbano en Lima metropolitana para una optimización del servicio.

Martinez (2021). Factores determinantes de la rentabilidad empresarial del sector transporte en Colombia.

Gutiérrez (2021). La industria del autotransporte de pasajeros y sus beneficios tributarios.

García (2021). Las Exenciones subjetivas y su incidencia en la recaudación del impuesto al valor agregado (IVA) en Guatemala.

Ministerio de economía y finanzas (2022). Ejecutivo aprobó proyecto que prorroga hasta el 2025 exoneración de IGV e ISC a alimentos y servicios considerados esenciales. https://www.mef.gob.pe/index.php/?option=com_content&view=article&id=7593&Itemid=101108&lang=es

Alva (2012). Beneficios tributarios: ¿Son efectivos para lograr la formalización de las MYPE? https://saberescompartidos.pe/beneficios-tributarios-son-efectivos-para-lograr-la-formalizacion-de-las-mype/

Fuentes y Guerra (2015). Estrategias gubernamentales para el fomento de la inversión.

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (2015). Beneficios tributarios en el impuesto sobre la renta, en el impuesto sobre la renta para la equidad CREE y en el impuesto al valor agregado (IVA) – año gravable 2014

Parrales y Quimis (2019). Análisis del desempeño financiero de la economía circular en empresas del sector transporte a nivel nacional a través de la gestión ambiental.

Gitman y Zutter (2012). Principios de administración financiera

Robinson et al. (2015). International Financial Statement Analysis. 3rd ed. Hoboken, New Jersey: Wiley

Baruch y Feng (2017). El final de la contabilidad.

Vargas (2009). La investigación aplicada: Una forma de conocer las realidades con evidencia científica.

Sampieri et al. (2014). Metodología de la investigación

García (1999). Administración financiera fundamentos y aplicaciones

Ministerio de Economía y Finanzas (2020). Marco Macroeconómico multianual 2021-2024

Seungkyu y Jaejun (2015). The Dynamic Relationship between Growth and Profitability under Long-Term Recession: The Case of Korean Construction Companies.

Alfaro (2017). La exoneración del IGV y su incidencia en el desarrollo comercial de las empresas constructoras de la región San Martin 2015.

CEPAL (2019). Los incentivos fiscales a las empresas en América latina y el Caribe.

Navarro y Durango (2022). Beneficios tributarios en materia IVA de los países: Argentina, Chile, Brasil y Colombia.

Hernandez (2007). Impacto de la posible eliminación de la exoneración del IGV a los servicios financieros de crédito en el nivel de colocación del sistema bancario en el Perú.

Ataliba (1987). Hipótesis de incidencia tributaria.

Financlick (2022). Cuáles son las etapas del ciclo de vida de una empresa. https://www.financlick.es/cuales-son-las-etapas-del-ciclo-de-vida-de-una-empresa-n-301-es

OSITRAN (2021). Anuario estadístico

Quintana & Rivera (2022). Exoneración del Impuesto General a las Ventas y Crecimiento empresarial en el distrito de Chanchamayo, 2021.

Domingo et al. (2017) Las etapas del ciclo de vida de la empresa por los patrones del estado de flujo de efectivo y el riesgo de insolvencia empresarial.

Anexo N° 1: Matriz de consistencia

<table>
<tr><th rowspan="2">PROBLEMA</th><th rowspan="2">OBJETIVO</th><th rowspan="2">HIPOTESIS</th><th colspan="3">OPERACIONALIZACIÓN</th><th rowspan="2">METODOLOGIA</th></tr>
<tr><th>VARIABLES</th><th>DIMENSIONES</th><th>INDICADORES</th></tr>
<tr><td rowspan="6">PG:
¿De qué manera la exoneración del IGV influye en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?

PE1:
¿De qué manera los beneficios tributarios influyen en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?

PE2:
¿De qué manera el fomento de la inversión influye en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?

PE3:
¿De qué manera el costo fiscal influye en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021?</td><td rowspan="6">OG:
Analizar la influencia de la exoneración del IGV en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

OE1:
Identificar cómo influye los beneficios tributarios en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

OE2:
Determinar cómo influye el fomento de la inversión en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

OE3:
Conocer cómo influye el costo fiscal en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.</td><td rowspan="6">HG:
La exoneración del IGV influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

HE1:
Los beneficios tributarios influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

HE2:
El fomento de la inversión influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.

HE3:
El costo fiscal influye significativamente en el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima durante los años 2012-2021.</td><td rowspan="3">Variable independiente:

Exoneración del IGV</td><td>D1. Beneficios tributarios</td><td>-Precio exonerado del IGV.

-Nivel de demanda.</td><td rowspan="6">Método de Investigación:
General. Cuantitativo.

Especifico: Descriptivo

Tipo de investigación:
Aplicada.

Nivel de Investigación:
Explicativo.

Diseño de Investigación:
No experimental.

Población:
Trabajadores de la Gerencia de regulación y estudios económicos OSITRAN
Muestra:
Total de la población

Técnicas de recolección de datos:
La encuesta.

Instrumento de recolección de datos:
El cuestionario.</td></tr>
<tr><td>D2. Fomento de la inversión</td><td>-Producto bruto interno.

-Capital privado.</td></tr>
<tr><td>D3. Costo Fiscal</td><td>-Base gravable.

-Tasa del impuesto.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Variable dependiente:

Crecimiento financiero</td><td>D4. Liquidez</td><td>-Flujo de Efectivo.
-Capital de trabajo.</td></tr>
<tr><td>D5. Solvencia</td><td>-Activo.
-Pasivo.</td></tr>
<tr><td>D6. Rentabilidad</td><td>-Ingresos.

- Costos y gastos.</td></tr>
</table>

Anexo N° 2: Instrumento de medición de las variables exoneración del IGV y crecimiento financiero.

Estimado Sr (a):

Es grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, agradecer pueda responder las siguientes preguntas que forman parte del instrumento de recolección de datos de la tesis titulada: EXONERACION DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021

- Leyenda:

T.A. Totalmente de acuerdo

D. De acuerdo

N. Neutral

D. Desacuerdo

T.D Totalmente en desacuerdo.

Captura de pantalla extraída de Google forms, herramienta digital que se utilizó para el trabajo de investigación.



Anexo N° 3: Cuestionario

N°	Preguntas	T.A	D	N	D	T.D
1	Las ventas exoneradas impulsan el desarrollo financiero de la Línea 1 del metro de Lima.					
2	Los ingresos exonerados de la Línea 1 del metro de Lima promueven la competencia en el sector transporte.					
3	Las tarifas exoneradas satisfacen el nivel de demanda de los usuarios de la Línea 1 del metro de Lima.					
4	Las estrategias fiscales atraen un mayor volumen de ventas a la Línea 1 del metro de Lima.					
5	Los beneficios fiscales de la Línea 1 del Metro de Lima promueven el crecimiento de las ganancias de la compañía.					
6	La inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima favorece el desarrollo del sector transporte.					
7	Se tiene un control sobre los objetivos del proyecto de inversión de la Línea 1 del metro de Lima.					
8	El capital privado ha favorecido el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.					
9	El producto bruto interno se beneficia con la inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima.					
10	Se ha invertido el capital privado necesario para el desarrollo sostenible de la Línea 1 del metro de Lima.					
11	Las pérdidas de ingresos fiscales del gobierno peruano favorecen las finanzas de la Línea 1 del Metro de Lima.					
12	La política fiscal cumple un papel fundamental en el desarrollo sostenible de la Línea 1 del Metro de Lima.					
13	La exoneración del impuesto ha favorecido al rápido crecimiento de la Línea 1 del metro de Lima.					
14	El impuesto que no se recauda beneficia más a la Línea 1 del metro de Lima que al Estado por el servicio brindado.					
15	Las pérdidas fiscales del gobierno incentivan un mayor uso del sistema de transporte de la Línea 1 del metro de Lima.					
16	Se tiene un control de los compromisos de corto plazo de la Línea 1 del Metro de Lima.					
17	La empresa es capaz de cumplir sus compromisos de corto plazo sin recurrir a financiamiento.					
18	La Línea 1 del metro de Lima posee un capital de trabajo positivo debido a su buena gestión.					
19	La compañía administra eficientemente su flujo de efectivo.					
20	El capital de trabajo de la compañía permite cumplir con sus responsabilidades a corto plazo.					
21	La compañía tiene capacidad de negociar sus pasivos con sus proveedores.					
22	Se tiene un adecuado uso del financiamiento brindado por instituciones financieras.					
23	Se tiene una administración estratégica para evitar riesgos de insolvencia.					
24	Las deudas a largo plazo son cumplidas sin recurrir a otros financiamientos.					
25	El reembolso de la inversión no se ve afectado por los intereses asumidos.					
26	Se tiene una gestión óptima para obtener ingresos en base al total de la capacidad operativa.					
27	La Línea 1 del metro de Lima está obteniendo un crecimiento constante en sus ventas anuales.					
28	Se tiene un control de los costos con el objetivo de obtener rentabilidad.					
29	La empresa es eficiente en el uso de sus activos obteniendo un crecimiento constante en su ROA.					
30	El incremento de las ventas anuales ha beneficiado a generar utilidades netas.					

Anexo N° 4: Carta a los jueces expertos.

CARTA A LOS JUECES EXPERTOS

01 de Julio del 2023

Señor:
Docente investigador
Presente.-

Asunto: Validación de instrumentos de investigación.

De mi consideración:

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y, asimismo, hacerde su conocimiento que, reconociendo su trayectoria científica he considerado como juez experto para que pueda validar el instrumento de recolección de datos de la tesis titulada: EXONERACION DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021.

Actualmente me encuentro en la etapa de elaboración de mi tesis para optar el Título profesional de Contador, en la facultad Ciencias Contables Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Para cumplir con este proceso de validación, adjunto los documentos necesarios, esperando contar con su colaboración, toda vez que la investigación requiere estos procedimientos en el marco del rigor científico.

Adjunto los documentos para su proceso de validación:

- Carta solicitud
- Matriz de consistencia
- Matriz de operacionalización de las variables
- Certificado de validez de contenido del instrumento que mide la variable

Sin otro particular, agradeciendo su colaboración anticipadamente.

Atentamente,



_____
Bryan Kevin Diaz Castro
Código: 16110375
DNI: 70454712

Anexo N° 5: Base de datos

n°	e1	e2	e3	e4	e5	e6	e7	e8	e9	e10	e11	e12	e13	e14	e15	c1	c2	c3	c4	c5	c6	c7	c8	c9	c10	c11	c12	c13	c14	c15
1	4	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4	5	4	3	4	4	4	4	5	4	5
2	3	4	5	5	5	4	4	3	5	5	3	4	4	4	5	3	3	5	5	5	5	3	3	5	3	3	5	4	4	5
3	3	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	3	5	5	3	5	5	4	4	5	3	4	5	5	4	5	5	5	5
4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	5	5	5	5	3	4	3	4	4	5	4	4	4	5	4	5
5	4	3	5	4	4	4	3	4	4	4	2	3	3	3	4	4	2	5	4	3	4	3	4	4	4	2	4	5	3	4
6	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	3	4	5	5	4	4	5	4	3	4
7	2	2	3	3	3	5	2	3	3	3	1	2	2	5	3	2	5	3	3	4	3	3	3	3	5	1	4	2	5	4
8	3	4	5	4	5	3	4	5	4	5	4	4	5	3	5	3	4	5	5	3	2	4	5	5	3	4	5	5	3	5
9	3	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	5	3	3	3	4	4	4	4	3	5	4	5
10	5	5	5	3	5	5	5	4	3	5	3	5	5	5	5	5	3	5	5	4	5	3	4	5	5	3	5	5	5	5
11	3	3	5	5	5	5	3	5	5	5	4	3	3	5	5	3	4	5	5	3	4	4	5	5	3	4	5	5	5	5
12	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	2	4	5	5	4	5	4	3	5	5	4	5	4	4	5	4	4	5
13	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	3	5	5	3	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4
14	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	3	3	4	5	5	5	5	5	5	3
15	3	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	5	5	4	3

Anexo N° 6: Certificados de validez

Título: EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: "EXONERACIÓN DEL IGV"

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia[1]		Relevancia[2]		Claridad[3]		Sugerencias
DIMENSIÓN 1: Beneficios tributarios		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Las ventas exoneradas impulsan el desarrollo financiero de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
2	Los ingresos exonerados de la Línea 1 del metro de Lima promueven la competencia en el sector transporte.	X		X		X		
3	Las tarifas exoneradas satisfacen el nivel de demanda de los usuarios de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
4	Las estrategias fiscales atraen un mayor volumen de ventas a la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
5	Los beneficios fiscales de la Línea 1 del Metro de Lima promueven el crecimiento de las ganancias de la compañía.	X		X		X		
DIMENSIÓN 2: Fomento de la inversión		Si	No	Si	No	Si	No	
6	La inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima favorece el desarrollo del sector transporte.	X		X		X		
7	Se tiene un control sobre los objetivos del proyecto de inversión de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
8	El capital privado ha favorecido el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
9	El producto bruto interno se beneficia con la inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
10	Se ha invertido el capital privado necesario para el desarrollo sostenible de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: Costo fiscal		Si	No	Si	No	Si	No	
11	Las pérdidas de ingresos fiscales del gobierno peruano favorecen las finanzas de la Línea 1 del Metro de Lima.	X		X		X		
12	La política fiscal cumple un papel fundamental en el desarrollo sostenible de la Línea 1 del Metro de Lima.	X		X		X		
13	La exoneración del impuesto ha favorecido al rápido crecimiento de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
14	El impuesto que no se recauda beneficia más a la Línea 1 del metro de Lima que al Estado por el servicio brindado.	X		X		X		
15	Las pérdidas fiscales del gobierno incentivan un mayor uso del sistema de transporte de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **No aplicable [ ]**

Apellidos y nombres del juez validador: CYNTIA RUDAS MURGA **DNI: 43489604**

Especialidad del validador: Auditoría Tributaria y Gestión Pública

C.U. Lima 03 de julio del 2023

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

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



Firma del experto informante

Título: EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: "CRECIMIENTO FINANCIERO"

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia[1]		Relevancia[2]		Claridad[3]		Sugerencias
DIMENSIÓN 1: Liquidez		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Se tiene un control de los compromisos de corto plazo de la Línea 1 del Metro de Lima.	X		X		X		
2	La empresa es capaz de cumplir sus compromisos de corto plazo sin recurrir a financiamiento.	X		X		X		
3	La Línea 1 del metro de Lima posee un capital de trabajo positivo debido a su buena gestión.	X		X		X		
4	La compañía administra eficientemente su flujo de efectivo.	X		X		X		
5	El capital de trabajo de la compañía permite cumplir con sus responsabilidades a corto plazo.	X		X		X		
DIMENSION 2: Solvencia		Si	No	Si	No	Si	No	
6	La compañía tiene capacidad de negociar sus pasivos con sus proveedores.	X		X		X		
7	Se tiene un adecuado uso del financiamiento brindado por instituciones financieras.	X		X		X		
8	Se tiene una administración estratégica para evitar riesgos de insolvencia.	X		X		X		
9	Las deudas a largo plazo son cumplidas sin recurrir a otros financiamientos.	X		X		X		
10	El reembolso de la inversión no se ve afectado por los intereses asumidos.	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: Rentabilidad		Si	No	Si	No	Si	No	
11	Se tiene una gestión óptima para obtener ingresos en base al total de la capacidad operativa.	X		X		X		
12	La Línea 1 del metro de Lima está obteniendo un crecimiento constante en sus ventas anuales.	X		X		X		
13	Se tiene un control de los costos con el objetivo de obtener rentabilidad.	X		X		X		
14	La empresa es eficiente en el uso de sus activos obteniendo un crecimiento constante en su ROA.	X		X		X		
15	El incremento de las ventas anuales ha beneficiado a generar utilidades netas.	X		X		X		

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **No aplicable [ ]**

Apellidos y nombres del juez validador: CYNTIA RUDAS MURGA **DNI: 43489604**

Especialidad del validador: Auditoría Tributaria y Gestión Pública

C.U. Lima 03 de julio del 2023

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

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



Firma del experto informante

Título: EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: "EXONERACIÓN DEL IGV"

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia[1]		Relevancia[2]		Claridad[3]		Sugerencias
DIMENSION 1: Beneficios tributarios		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Las ventas exoneradas impulsan el desarrollo financiero de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
2	Los ingresos exonerados de la Línea 1 del metro de Lima promueven la competencia en el sector transporte.	X		X		X		
3	Las tarifas exoneradas satisfacen el nivel de demanda de los usuarios de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
4	Las estrategias fiscales atraen un mayor volumen de ventas a la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
5	Los beneficios fiscales de la Línea 1 del Metro de Lima promueven el crecimiento de las ganancias de la compañía.	X		X		X		
DIMENSIÓN 2: Fomento de la inversión		Si	No	Si	No	Si	No	
6	La inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima favorece el desarrollo del sector transporte.	X		X		X		
7	Se tiene un control sobre los objetivos del proyecto de inversión de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
8	El capital privado ha favorecido el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
9	El producto bruto interno se beneficia con la inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
10	Se ha invertido el capital privado necesario para el desarrollo sostenible de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: Costo fiscal		Si	No	Si	No	Si	No	
11	Las pérdidas de ingresos fiscales del gobierno peruano favorecen las finanzas de la Línea 1 del Metro de Lima.	X		X		X		
12	La política fiscal cumple un papel fundamental en el desarrollo sostenible de la Línea 1 del Metro de Lima.	X		X		X		
13	La exoneración del impuesto ha favorecido al rápido crecimiento de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		
14	El impuesto que no se recauda beneficia más a la Línea 1 del metro de Lima que al Estado por el servicio brindado.	X		X		X		
15	Las pérdidas fiscales del gobierno incentivan un mayor uso del sistema de transporte de la Línea 1 del metro de Lima.	X		X		X		

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **No aplicable [ ]**

Apellidos y nombres del juez validador: **LLAVE ANGULO IRVIN LUIS** **DNI:** **47206157**

Especialidad del validador: **TRIBUTACIÓN**

14 de Julio del 2023

LLAVE ANGULO IRVIN LUIS

Firmado digitalmente por LLAVE ANGULO IRVIN LUIS
Fecha: 2023.07.14 19:43:53 -05'00'

Firma del experto informante

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

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

Título: EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: "CRECIMIENTO FINANCIERO"

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia[1]		Relevancia[2]		Claridad[3]		Sugerencias
DIMENSIÓN 1: Liquidez		**Si**	**No**	**Si**	**No**	**Si**	**No**	
1	Se tiene un control de los compromisos de corto plazo de la Línea 1 del Metro de Lima.	X		X		X		
2	La empresa es capaz de cumplir sus compromisos de corto plazo sin recurrir a financiamiento.	X		X		X		
3	La Línea 1 del metro de Lima posee un capital de trabajo positivo debido a su buena gestión.	X		X		X		
4	La compañía administra eficientemente su flujo de efectivo.	X		X		X		
5	El capital de trabajo de la compañía permite cumplir con sus responsabilidades a corto plazo.	X		X		X		
DIMENSIÓN 2: Solvencia		**Si**	**No**	**Si**	**No**	**Si**	**No**	
6	La compañía tiene capacidad de negociar sus pasivos con sus proveedores.	X		X		X		
7	Se tiene un adecuado uso del financiamiento brindado por instituciones financieras.	X		X		X		
8	Se tiene una administración estratégica para evitar riesgos de insolvencia.	X		X		X		
9	Las deudas a largo plazo son cumplidas sin recurrir a otros financiamientos.	X		X		X		
10	El reembolso de la inversión no se ve afectado por los intereses asumidos.	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: Rentabilidad		**Si**	**No**	**Si**	**No**	**Si**	**No**	
11	Se tiene una gestión óptima para obtener ingresos en base al total de la capacidad operativa.	X		X		X		
12	La Línea 1 del metro de Lima está obteniendo un crecimiento constante en sus ventas anuales.	X		X		X		
13	Se tiene un control de los costos con el objetivo de obtener rentabilidad.	X		X		X		
14	La empresa es eficiente en el uso de sus activos obteniendo un crecimiento constante en su ROA.	X		X		X		
15	El incremento de las ventas anuales ha beneficiado a generar utilidades netas.	X		X		X		

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **No aplicable [ ]**

Apellidos y nombres del juez validador: _____**LLAVE ANGULO IRVIN LUIS**_____ **DNI:** _____**47206157**_____

Especialidad del validador: _____**TRIBUTACIÓN**_____

14 de Julio del 2023

LLAVE ANGULO IRVIN LUIS

Firmado digitalmente por LLAVE ANGULO IRVIN LUIS
Fecha: 2023.07.14 19:45:17 -05'00'

Firma del experto informante

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

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

Título: EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: "CRECIMIENTO FINANCIERO"

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia[1]		Relevancia[2]		Claridad[3]		Sugerencias
DIMENSIÓN 1: Liquidez		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Se tiene un control de los compromisos de corto plazo de la Línea 1 del Metro de Lima.	X		X		X		
2	La empresa es capaz de cumplir sus compromisos de corto plazo sin recurrir a financiamiento.	X		X		X		
3	La Línea 1 del metro de Lima posee un capital de trabajo positivo debido a su buena gestión.	X		X		X		
4	La compañía administra eficientemente su flujo de efectivo.	X		X		X		
5	El capital de trabajo de la compañía permite cumplir con sus responsabilidades a corto plazo.	X		X		X		
DIMENSIÓN 2: Solvencia		Si	No	Si	No	Si	No	
6	La compañía tiene capacidad de negociar sus pasivos con sus proveedores.	X		X		X		
7	Se tiene un adecuado uso del financiamiento brindado por instituciones financieras.	X		X		X		
8	Se tiene una administración estratégica para evitar riesgos de insolvencia.	X		X		X		
9	Las deudas a largo plazo son cumplidas sin recurrir a otros financiamientos.	X		X		X		
10	El reembolso de la inversión no se ve afectado por los intereses asumidos.	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: Rentabilidad		Si	No	Si	No	Si	No	
11	Se tiene una gestión óptima para obtener ingresos en base al total de la capacidad operativa.	X		X		X		
12	La Línea 1 del metro de Lima está obteniendo un crecimiento constante en sus ventas anuales.	X		X		X		
13	Se tiene un control de los costos con el objetivo de obtener rentabilidad.	X		X		X		
14	La empresa es eficiente en el uso de sus activos obteniendo un crecimiento constante en su ROA.	X		X		X		
15	El incremento de las ventas anuales ha beneficiado a generar utilidades netas.	X		X		X		

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **No aplicable [ ]**

Apellidos y nombres del juez validador: Blanco Ayala Luis Fernando **DNI:** 32731746

Especialidad del validador: Dr. Economía

04 **de** Julio **del 2023**

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

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



Firma del experto informante

Título: EXONERACIÓN DEL IGV Y CRECIMIENTO FINANCIERO DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA, DURANTE LOS AÑOS 2012-2021.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: "EXONERACIÓN DEL IGV"

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia[1]		Relevancia[2]		Claridad[3]		Sugerencias
DIMENSIÓN 1: Beneficios tributarios		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Las ventas exoneradas impulsan el desarrollo financiero de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
2	Los ingresos exonerados de la Línea 1 del metro de Lima promueven la competencia en el sector transporte.	✓		✓		✓		
3	Las tarifas exoneradas satisfacen el nivel de demanda de los usuarios de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
4	Las estrategias fiscales atraen un mayor volumen de ventas a la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
5	Los beneficios fiscales de la Línea 1 del Metro de Lima promueven el crecimiento de las ganancias de la compañía.	✓		✓		✓		
DIMENSIÓN 2: Fomento de la inversión		Si	No	Si	No	Si	No	
6	La inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima favorece el desarrollo del sector transporte.	✓		✓		✓		
7	Se tiene un control sobre los objetivos del proyecto de inversión de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
8	El capital privado ha favorecido el crecimiento financiero de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
9	El producto bruto interno se beneficia con la inversión privada de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
10	Se ha invertido el capital privado necesario para el desarrollo sostenible de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
DIMENSIÓN 3: Costo fiscal		Si	No	Si	No	Si	No	
11	Las pérdidas de ingresos fiscales del gobierno peruano favorecen las finanzas de la Línea 1 del Metro de Lima.	✓		✓		✓		
12	La política fiscal cumple un papel fundamental en el desarrollo sostenible de la Línea 1 del Metro de Lima.	✓		✓		✓		
13	La exoneración del impuesto ha favorecido al rápido crecimiento de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		
14	El impuesto que no se recauda beneficia más a la Línea 1 del metro de Lima que al Estado por el servicio brindado.	✓		✓		✓		
15	Las pérdidas fiscales del gobierno incentivan un mayor uso del sistema de transporte de la Línea 1 del metro de Lima.	✓		✓		✓		

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **No aplicable [ ]**

Apellidos y nombres del juez validador: Blanco Ayala Luis Fernando **DNI:** 32731346

Especialidad del validador: Dr. Educ.

4 de Julio del 2023



Firma del experto informante

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

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