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

El sistema de detracciones y la liquidez en una empresa de transporte público de pasajeros de Lima 2023

TESIS

Para optar el Título Profesional de Contador Público

AUTOR

Gonzalo Jesús CAROCANCHA CONDORI

ASESOR

Dra. Catya Evelyn VÁSQUEZ TARAZONA

Lima, Perú

2025



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

Carocancha, G. (2025). *El sistema de detracciones y la liquidez en una empresa de transporte público de pasajeros de Lima 2023*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Contables, Escuela Profesional de Gestión Tributaria]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Gonzalo Jesús Carocancha Condori
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	71629307
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Catya Evelyn Vásquez Tarazona
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	06784373
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-5955-7941
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Juan Carlos Orellano Antúnez
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	09610135
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Emilio Agustín Ancaya Cortez
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	06719402
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Daniel Irwin Yacolca Estares
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	09328052
Datos de investigación	
Línea de investigación	D.11.0.16 Tributación aplicada y sectorial

Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	No aplica
Ubicación geográfica de la investigación	País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Lima Latitud: -12.056445 Longitud: -77.085994
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2025
URL de disciplinas OCDE	Negocios, Administración https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.02.04

Universidad Nacional Mayor de San Marcos
Universidad del Perú. Decana de América
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
DIRECCIÓN DE ESCUELA PROFESIONAL DE GESTIÓN TRIBUTARIA

ACTA N° 007-EPGT-FCC-2025

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

En la ciudad de Lima, local Salón de Grados (1er. piso) de la Facultad de Ciencias Contables de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, a las 19:30 horas del día diez de diciembre del año dos mil veinticinco, 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 UNMSM"; se reunió el Jurado Evaluador designado según Resolución Decanal N° 001904-2025-D-FCC/UNMSM de fecha 11 de diciembre de 2025, conformado por los siguientes docentes:

PRESIDENTE	:	Dr. Juan Carlos Orellano Antúnez
MIEMBRO - ASESOR	:	Dra. Catya Evelyn Vásquez Tarazona
MIEMBROS	:	Dr. Emilio Agustín Ancaya Cortez
		Dr. Daniel Irwin Yacolca Estares

Quienes procedieron a evaluar y calificar la Sustentación de la Tesis titulada: ***"EL SISTEMA DE DETRACCIONES Y LA LIQUIDEZ EN UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LIMA 2023"***, presentado por el bachiller Gonzalo Jesús Carocancha Condori con código de matrícula N° 19110416, para la obtención del Título Profesional de Contador Público.

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

APROBADO

Siendo las 20:15 horas se dio por concluido el acto académico y leída el presente Acta, procedieron a firmar los integrantes del Jurado Evaluador en señal de conformidad.

Dr. Juan Carlos Orellano Antúnez
Presidente

Dra. Catya Evelyn Vásquez Tarazona
Miembro - Asesora

Dr. Emilio Agustín Ancaya Cortez
Miembro

Dr. Daniel Irwin Yacolca Estares
Miembro

Nota. Resolución Decanal N° 001904-2025-D-FCC/UNMSM fue emitida en vía de regularización con fecha 11 de diciembre de 2025.

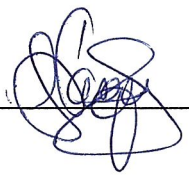
UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE
SAN MARCOS
Universidad del Perú, Decana de América

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, Dra. Catya Evelyn Vásquez Tarazona en mi condición de asesora acreditada con el Dictamen de la E.P. de Gestión Tributaria N° 000088-2025-EPGT-FCC/UNMSM de la tesis, cuyo título es *"EL SISTEMA DE DETRACCIONES Y LA LIQUIDEZ EN UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LIMA 2023"*, presentado por el bachiller Gonzalo Jesús Carocancha Condori para optar el Título Profesional de Contador Público, 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 la plataforma PIDS, el documento evaluado cuenta con el 13% 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 de Contador Público.

Lima, 8 de mayo de 2026

Firma de la asesora: 

Nombres y apellidos de la asesora: Dra. Catya Evelyn Vásquez Tarazona

DNI: 06784373

La vigencia del presente certificado corresponde a un período de noventa (90) días desde la fecha de su emisión; siempre que no haya observaciones en el texto durante el proceso de revisión por el jurado informante o surja alguna contingencia.

Dedicatoria

A mis padres, Milagros y Jesús, quienes con su apoyo y guía constante han sido mi inspiración y fuerza para seguir adelante. A mi madre, por su cariño incondicional, su confianza desde el inicio de mis estudios y por enseñarme a perseguir mis sueños con determinación y valentía. A mi padre, por su ejemplo de esfuerzo y disciplina, por su respaldo en cada decisión y por mostrarme que la constancia y la dedicación son la clave para alcanzar cualquier meta. A mi hermana pequeña, Camila, por su ternura, alegría y aliento constante, que me han acompañado en cada paso de este camino académico. Esta tesis es el reflejo del amor, la paciencia y la motivación que siempre he recibido de ustedes.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, por otorgarme la paciencia y la perseverancia necesarias para enfrentar los desafíos y alcanzar la culminación de esta etapa tan significativa en mi vida A mi alma mater, la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, y a sus docentes, por su dedicación y enseñanza, que han sido fundamentales en mi formación profesional y en mi desarrollo personal. A mis familiares, amigos y compañeros de trabajo, por su cariño, apoyo, palabras de aliento y compañía durante este camino universitario, haciendo que cada logro tenga un significado aún más especial Un reconocimiento muy especial a mi asesora, la Dra. Catya Vásquez, por su paciencia, orientación y compromiso, cuya guía fue fundamental para la culminación exitosa de este trabajo.

INDICE

Contenido

INDICE 4

RESUMEN 9

ABSTRACT 10

I. INTRODUCCIÓN 11

1.1. Introducción 11

1.2. Planteamiento del problema 12

1.3. Formulación del Problema 15

1.3.1 Problema General 15

1.3.2 Problemas Específicos 15

1.4. Objetivo de la investigación 15

1.4.1. Objetivo General 15

1.4.2 Objetivos Específicos 15

1.5 Justificación e importancia de la investigación 16

1.5.1 Justificación Teórica 16

1.5.2 Justificación Practica 16

1.5.3 Justificación Social 17

1.6. Aspectos éticos de la investigación 17

II. REVISIÓN DE LITERATURA 19

2.1. Antecedentes del Estudio 19

2.1.1. Nacionales 19

2.1.2. Internacionales 24

2.2. Bases Teóricas 30

2.2.1. SISTEMA DE DETRACCIONES DEL IGV (SPOT) 30

2.2.1.1 Sistema de Detracciones del IGV en el Perú 30

2.2.1.2 Sistema de Detracciones en el sector de transporte público de pasajeros 31

2.2.1.3 Momento para efectuar el depósito de la detracción 32

2.2.1.4 Destino de los fondos de la cuenta de detracciones 33

2.2.1.5 Características del Sistema de detracciones del IGV 34

2.2.1.6 Dimensiones del Sistema de detracciones del IGV 35

2.2.2. LIQUIDEZ 37

2.2.2.1 Ratios de liquidez 38

2.2.2.2 Dimensiones de la liquidez 40

2.3. Definición de Términos 43

III. HIPOTESIS Y VARIABLES 45

3.1. Hipótesis de la investigación 45

3.1.1 Hipótesis General 45

3.1.2 Hipótesis Especificas 45

3.2.1. Variable 1 : Sistema de Detracciones del IGV 45

3.2.2. Variable 2 : Liquidez 46

3.3. Operacionalización de Variables 46

IV. MATERIALES Y MÉTODOS 48

4.1. Enfoque y nivel de investigación 48

4.2. Diseño de la investigación 48

4.3. Unidad de Estudio 48

4.4. Población y Muestra 49

4.5. Técnicas e instrumentos de recolección de información 49

4.6. Procesamiento de datos y análisis estadístico 49

V. RESULTADOS 51

5.1. Presentación y análisis de resultados 51

5.1.1 Estado de Flujo de Efectivo 51

5.1.2 Capital de Trabajo 52

5.1.3 Liquidez Corriente 53

5.1.4 Liquidez Absoluta 54

5.1.5 Análisis integrado 55

5.2. Pruebas estadísticas 55

5.2.1 Hipótesis General 55

5.2.2 Primera Hipótesis Específica 56

5.2.3 Segunda Hipótesis Específica 57

5.2.4 Tercera Hipótesis Específica 58

VI. DISCUSIÓN 59

6.1. Aporte de la investigación 59

6.2. Comparación de los resultados de la investigación con estudios previos 59

6.3. Validación de la teoría referente 60

6.4. Limitaciones del estudio 61

6.5. Agenda futura de la investigación 62

CONCLUSIONES 63

RECOMENDACIONES 65

REFERENCIAS 67

ANEXOS 70

Anexo 1 Matriz de Consistencia 71

Anexo 2 Matriz de Operacionalización de Variables 72

Anexo 3 Estado de situación financiera de la Empresa de Transporte X, 2023 73

Anexo 4 Estado de resultados de una Empresa de Transporte X, 2023 76

Anexo 5 Estado de situación financiera de la Empresa de Transporte X, 2022 77

Anexo 6 Estado de resultados de una Empresa de Transporte X, 2022 78

Anexo 7 Estado de situación financiera de la Empresa de Transporte X, 2021 79

Anexo 8 Estado de resultados de una Empresa de Transporte X, 2021 81

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 32

Tabla 2..... 51

Tabla 3..... 52

Tabla 4..... 53

Tabla 5..... 54

Tabla 6..... 56

Tabla 7..... 57

Tabla 8..... 57

Tabla 9..... 58

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo analizar el impacto del sistema de detracciones (SPOT) en la liquidez de una empresa de transporte público de pasajeros en Lima durante 2024. Este estudio responde a la necesidad de comprender cómo la inmovilización de un porcentaje de los ingresos empresariales para fines tributarios afecta la generación de flujo de caja y la atención de obligaciones financieras inmediatas.

El enfoque metodológico fue cuantitativo, de nivel descriptivo–correlacional y con diseño no experimental y transversal. La unidad de análisis fueron los estados financieros de la empresa en el periodo 2021–2023, a partir de los cuales se calcularon indicadores de liquidez como flujo de caja, capital de trabajo, ratio corriente y ratio rápido. Se aplicó análisis documental y estadística descriptiva, complementados con la correlación de Spearman para determinar la relación entre variables.

Los resultados mostraron que el SPOT reduce significativamente la liquidez disponible, afectando el flujo de caja operativo y la gestión del capital de trabajo. Asimismo, se evidenció una correlación directa entre la aplicación del sistema de detracciones y los indicadores de liquidez, confirmando la hipótesis planteada.

Palabras clave: sistema de detracciones, SPOT, liquidez, flujo de caja, transporte público de pasajeros.

ABSTRACT

The research aimed to analyze the impact of the Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias (SPOT) on the liquidity of a public passenger transportation company in Lima during 2024. The study responds to the need to understand how the immobilization of a percentage of company revenues for tax purposes affects cash flow generation and the fulfillment of immediate financial obligations.

The methodological approach was quantitative, at a descriptive–correlational level, with a non-experimental and cross-sectional design. The unit of analysis consisted of the company's financial statements for the period 2021–2023, from which liquidity indicators such as cash flow, working capital, current ratio, and quick ratio were calculated. Documentary analysis and descriptive statistics were applied, complemented by Spearman's correlation to determine the relationship between variables.

The results showed that SPOT significantly reduces available liquidity, affecting operating cash flow and working capital management. Likewise, a direct correlation was identified between the application of the tax withholding system and liquidity indicators, confirming the proposed hypothesis.

Keywords: tax withholding system, SPOT, liquidity, cash flow, public passenger transportation.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Introducción

La gestión eficiente de los recursos financieros constituye un factor determinante para la estabilidad y continuidad de las empresas, especialmente en sectores que dependen de una alta rotación de efectivo. En este contexto, la liquidez representa un indicador clave, ya que refleja la capacidad de una organización para cumplir oportunamente con sus obligaciones a corto plazo. Una administración adecuada de la liquidez no solo permite garantizar el funcionamiento operativo, sino también generar confianza entre proveedores, trabajadores y usuarios del servicio.

En el caso del sector transporte público de pasajeros en el Perú, la liquidez empresarial enfrenta retos adicionales derivados del marco normativo tributario, particularmente del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias (SPOT), conocido como sistema de detracciones. Este mecanismo, administrado por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), busca asegurar la recaudación fiscal mediante la retención anticipada de un porcentaje de las operaciones sujetas al Impuesto General a las Ventas (IGV). Sin embargo, para las empresas de transporte público, esta retención representa una inmovilización inmediata de recursos que limita su flujo de caja y, en consecuencia, afecta su capacidad de atender gastos operativos esenciales como planillas, proveedores y mantenimiento de unidades.

Mientras que las grandes corporaciones cuentan con acceso a instrumentos financieros que les otorgan flexibilidad frente a este tipo de medidas, las pequeñas y medianas empresas de

transporte enfrentan mayores dificultades debido a la estrechez de sus márgenes de rentabilidad y a la dependencia de ingresos diarios. Esta situación genera un escenario de vulnerabilidad financiera que, de no gestionarse de manera adecuada, puede comprometer la sostenibilidad del servicio, a pesar de que dicho sector cumple un rol social fundamental al garantizar la movilidad de la población urbana.

A partir de lo expuesto, resulta necesario analizar de qué manera el sistema de detracciones impacta en la liquidez de una empresa de transporte público de pasajeros en Lima durante el año 2024, considerando que este sector constituye un servicio esencial y de alto impacto económico y social. En esa línea, la presente investigación se estructura de la siguiente manera: en el Capítulo I se desarrolla la problemática de estudio, junto con los objetivos, la justificación y los aspectos éticos que sustentan la investigación. El Capítulo II presenta los antecedentes nacionales e internacionales, así como las bases teóricas y definiciones que permiten comprender mejor los conceptos vinculados a las variables “sistema de detracciones” y “liquidez”. En el Capítulo III se plantean las hipótesis y la operacionalización de las variables. El Capítulo IV aborda la metodología aplicada, describiendo el enfoque, diseño, unidad de estudio y técnicas de recolección y análisis de datos. En el Capítulo V se presentan los resultados obtenidos, seguidos del Capítulo VI, en el que se discuten los hallazgos a la luz de estudios previos y de la teoría tributaria y financiera. Finalmente, en los Capítulos VII y VIII se exponen las conclusiones y recomendaciones, respectivamente, que derivan del análisis realizado.

1.2. Planteamiento del problema

A nivel mundial, las administraciones tributarias de los países en desarrollo han implementado mecanismos de recaudación anticipada, como retenciones, percepciones o pagos a cuenta, con el fin de asegurar ingresos fiscales y mejorar el control tributario en sectores de

difícil fiscalización. Estas medidas son ampliamente utilizadas en América Latina, África y Asia, aunque presentan variaciones en su diseño y aplicación (Tanzi & Zee, 2000; OCDE, 2019).

Por ejemplo, en Colombia, el sistema de percepciones del IVA ha generado efectos adversos sobre la liquidez de las pequeñas empresas, debido a la imposibilidad de recuperar rápidamente los montos retenidos (García, 2020). En Brasil, el régimen de substituição tributária también ha sido criticado por afectar la disponibilidad de recursos líquidos en las empresas de transporte (Oliveira, 2019). Estos casos muestran que, aunque los sistemas que cobran impuestos por adelantado pueden ayudar al Estado a recaudar mejor, es importante que estén bien diseñados para evitar que causen injusticias fiscales o afecten negativamente a sectores que ya son vulnerables.

Según la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2021), este tipo de mecanismos debe respetar el principio de proporcionalidad tributaria y no generar una carga financiera excesiva para los contribuyentes, especialmente cuando la detracción aplicada no se corresponde con la naturaleza del servicio prestado.

En nuestro país, el SPOT fue establecido mediante el Decreto Legislativo N.º 940 en el año 2004. Su objetivo es garantizar el pago de tributos, principalmente el IGV, mediante la retención de un porcentaje del monto de la operación, que es depositado en una cuenta del Banco de la Nación a nombre del proveedor. La SUNAT puede disponer la aplicación del SPOT a diferentes sectores mediante resoluciones de superintendencia. Esta potestad ha permitido incluir al sector transporte mediante la Resolución N.º 057-2007/SUNAT, que establece un monto fijo por eje vehicular que transita por las garitas de control.

Sin embargo, el servicio de transporte público urbano de pasajeros está exento del IGV, conforme al Texto Único Ordenado de la Ley del IGV (D. Leg. 821). La inclusión de este sector

en el SPOT, por tanto, genera una distorsión tributaria, pues obliga a las empresas a realizar depósitos por servicios no gravados, lo cual contraviene el principio de legalidad tributaria (Constitución Política del Perú, art. 74).

Diversos estudios han evidenciado que esta medida afecta la liquidez operativa de las empresas de transporte. Por ejemplo, Aranda y Quispe (2022) encontraron que el fondo de detracciones constituye una fuente de rigidez financiera que impide cubrir gastos operativos inmediatos. Asimismo, Dávila (2021) identificó que el proceso de liberación de fondos es burocrático, lento y genera sobrecostos financieros al obligar a las empresas a recurrir a créditos de corto plazo para cubrir sus necesidades de caja.

La aplicación del SPOT al sector transporte público de pasajeros ha generado diversos síntomas financieros visibles: retrasos en pagos a proveedores, incumplimiento en cronogramas de planilla, imposibilidad de realizar mantenimientos preventivos de flota, entre otros. Estos síntomas son consecuencia de una inmovilización permanente de recursos, lo cual disminuye el flujo de caja y deteriora el capital de trabajo.

Además, el diseño del sistema no contempla las particularidades de los ingresos del sector transporte, que suelen ser diarios, de bajo margen y sensibles a la estacionalidad. La imposición de una detracción fija por eje vehicular representa un costo financiero permanente que no guarda relación directa con los ingresos reales de la empresa. Esta circunstancia provoca un desajuste en la estructura financiera del sector.

Este problema genera diversas consecuencias. Por un lado, desincentiva la formalización, ya que las empresas informales no están sujetas a esta restricción. Por otro lado, limita la capacidad de crecimiento de las empresas formales, al reducir su margen operativo. Finalmente,

compromete la sostenibilidad de un servicio público esencial, cuya eficiencia es clave para la calidad de vida en zonas urbanas de alta densidad.

1.3. Formulación del Problema

1.3.1 Problema General

¿De qué manera el sistema de detracciones impacta en la liquidez en una empresa de transporte público de pasajeros de Lima 2023?

1.3.2 Problemas Específicos

1. ¿Cómo afecta el porcentaje de la detracción en los gastos operativos como planilla?
2. ¿Cómo incide el porcentaje de la detracción en la disponibilidad de efectivo para proveedores?
3. ¿Cómo influye el porcentaje de la detracción en el mantenimiento de vehículos?

1.4. Objetivo de la investigación

1.4.1. Objetivo General

Comprender como el sistema de detracciones del IGV impacta en la liquidez de una empresa de transporte público de pasajeros en Lima 2023

1.4.2 Objetivos Específicos

1. Determinar la influencia del porcentaje de la detracción sobre los gastos operáticos como planilla
2. Evaluar la incidencia del porcentaje de la detracción en la disponibilidad de efectivo para realizar pagos a proveedores.

3. Determinar la influencia del porcentaje de la detracción en el mantenimiento de vehículos.

1.5 Justificación e importancia de la investigación

1.5.1 Justificación Teórica

En el campo académico, el análisis del sistema de detracciones ha sido abordado mayormente desde una perspectiva tributaria, pero poco explorado desde su impacto financiero específico sobre las empresas de transporte urbano. Esta investigación contribuye a llenar ese vacío, abordando el tema con un enfoque contable-financiero. Asimismo, se complementa con aportes de la teoría del capital de trabajo (Weston & Brigham, 2002) y de la gestión del flujo de caja como herramientas para evaluar el impacto real de políticas fiscales en la operatividad empresarial.

De acuerdo con Gitman y Zutter (2012), una empresa con problemas de liquidez puede entrar en un ciclo de descapitalización progresiva, aunque tenga activos rentables o ventas constantes. Este estudio permite comprender cómo una medida tributaria supuestamente neutral puede desencadenar efectos negativos sobre el equilibrio financiero de empresas formales.

1.5.2 Justificación Practica

Desde el punto de vista operativo, esta investigación tiene especial relevancia para empresarios, contadores y administradores financieros del sector transporte. Comprender cómo el SPOT influye en la disponibilidad de efectivo y en los recursos operativos permitirá a las empresas tomar decisiones más informadas, prever posibles impactos negativos y mejorar su planificación financiera.

Asimismo, el trabajo puede servir de base para que la SUNAT y el Ministerio de Economía y Finanzas revisen la conveniencia de seguir aplicando el SPOT a sectores exonerados

del IGV. Una política tributaria eficiente debe recaudar, pero también respetar el principio de equidad y promover la formalidad. La presente investigación puede ser un insumo útil para diseñar políticas públicas más justas y eficientes.

1.5.3 Justificación Social

El transporte público urbano es un servicio esencial para la población, ya que garantiza la movilidad diaria de miles de ciudadanos en Lima. Por ello, analizar cómo el sistema de detracciones incide en la liquidez de las empresas del sector no solo aporta al ámbito empresarial, sino también al bienestar de la sociedad. Una empresa que logra mantener un adecuado nivel de liquidez puede asegurar la continuidad del servicio, realizar el mantenimiento de sus unidades y cumplir con sus compromisos laborales y contractuales, evitando interrupciones que afecten directamente a los usuarios.

De esta manera, la investigación trasciende el interés privado de la empresa y se vincula con una necesidad social más amplia: contar con un transporte eficiente, seguro y constante. Al mismo tiempo, contribuye a reflexionar sobre la importancia de políticas tributarias que no solo busquen la recaudación, sino que también apoyen la sostenibilidad de actividades económicas que cumplen un rol fundamental en la vida cotidiana de la población.

1.6. Aspectos éticos de la investigación

Toda investigación académica debe conducirse bajo principios éticos fundamentales que aseguren la integridad, la transparencia y el respeto por los participantes, especialmente en estudios que involucran recopilación de información en empresas privadas.

Este trabajo se regirá por los siguientes compromisos éticos:

- Respeto por la confidencialidad: Toda la información obtenida de la empresa será tratada con carácter confidencial. No se divulgarán nombres, datos sensibles ni información que permita identificar a las fuentes, salvo autorización explícita.
- Transparencia en la metodología: El trabajo de campo se realizará siguiendo procedimientos estandarizados, sin manipulación de datos ni sesgos intencionados. Se documentará cada etapa del proceso para asegurar su trazabilidad.
- Originalidad del contenido: La redacción del informe final se elaborará respetando los principios de originalidad y ética académica, garantizando que el contenido sea propio y no una reproducción de trabajos previos. Para ello, se recurrirá a programas de detección de similitud que permitan validar la autenticidad del documento.

II. REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. Antecedentes del Estudio

2.1.1. Nacionales

Pardo (2023) en su tesis para obtener el título de Contador Público en la Universidad Nacional Agraria de la Selva, estudió la incidencia del sistema de detracciones en la liquidez de la empresa J P Logística S.A durante el 2018.

Planteo como objetivo principal determinar la incidencia del régimen de detracciones en la liquidez de la empresa JP Logística S.A. mediante indicadores financieros como capital de trabajo, razón corriente, prueba ácida y liquidez absoluta. La metodología utilizada fue no experimental, se utilizó el tipo de investigación descriptiva y el método de recolección de información se realizó por medio de entrevistas abiertas a gerencia y contador con un análisis documental de estados financieros 2017–2019. El autor concluye, señalando que el régimen de detracciones no tuvo una incidencia significativa en la liquidez de la empresa Transportes JP Logística SA durante el periodo 2018 asimismo no se encontraron diferencias significativas en los promedios de los indicadores de liquidez antes y después de aplicar el régimen de detracciones.

Santos (2017), en un estudio desarrollado en la Universidad Alas Peruanas, examinó cómo el régimen de detracciones del IGV repercute en las empresas de transporte público de pasajeros por vía terrestre en Cusco - Sicuani, evidenciando limitaciones en su gestión financiera.

En un estudio realizado en Cusco - Sicuani en 2017, se analizó el régimen de detracciones del IGV aplicado a las empresas de transporte público de pasajeros. La investigación tuvo

como propósito describir este mecanismo, considerando aspectos como las características del servicio, el monto del depósito por detracción, los sujetos obligados, el momento de pago y el destino final de los montos retenidos en el Banco de la Nación. El enfoque metodológico fue teórico–descriptivo, de diseño no experimental, empleándose cuestionarios aplicados a 42 transportistas del sector. Los resultados evidenciaron que el régimen de detracciones afecta de manera negativa la liquidez de las empresas, generando mayores gastos financieros por la necesidad de recurrir a financiamiento externo. Además, se concluyó que la SUNAT no toma en cuenta la capacidad económica ni la gestión de cobranza de estas empresas, y que los fondos retenidos no pueden ser utilizados libremente, lo que limita la reinversión.

En una investigación realizada en 2022 en empresas de transporte de carga ubicadas en La Victoria, Puipuliva (2024) analizó la relación entre el sistema de detracciones del IGV y las contingencias tributarias

El estudio fue de tipo básico, con un nivel descriptivo–correlacional, y empleó análisis estadístico mediante la prueba de correlación de Rho Spearman. Los resultados mostraron una relación fuerte y significativa entre el sistema de detracciones y la generación de contingencias tributarias, con un coeficiente de correlación de 0.899 y un nivel de significancia de 0.01. De igual manera, se evidenció una correlación de 0.743 entre el sistema de detracciones y las sanciones tributarias, lo cual demuestra que el incumplimiento en la autodetracción genera infracciones que impactan en la liquidez de las empresas. También se identificó una correlación significativa de 0.683 respecto a la pérdida del crédito fiscal, señalando que el mal uso del sistema o el incumplimiento de

los requisitos puede conllevar a este perjuicio. Finalmente, se halló una relación de 0.820 con el régimen de gradualidad, lo que refleja que este mecanismo puede atenuar las sanciones siempre que la empresa se acoja oportunamente a dicho beneficio. En conclusión, se determinó que el sistema de detracciones del IGV incide de manera significativa en la gestión tributaria de las empresas del sector, influyendo en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

En 2018, Gonzales (2021) investigó cómo el sistema de detracciones impacta en la liquidez de la empresa Transportes y Servicios del Carmen S.R.L., ubicada en Chiclayo.

La investigación tuvo un diseño no experimental transversal, de nivel cuantitativo y descriptivo, empleando guía documental, entrevistas a dos de los siete trabajadores (contador y gerente) y la revisión de los estados financieros de la empresa. Los resultados evidenciaron que, al aplicar las detracciones, el efectivo y equivalentes representaban el 21.93% del total de activos, mientras que sin aplicar las detracciones este porcentaje aumentaba al 24.20%. Asimismo, al comparar los escenarios con y sin detracciones, se observó que el rubro de efectivo incrementa significativamente cuando no se aplican, confirmando que el sistema de detracciones incide de manera directa en la liquidez de la empresa.

En 2021, Gallo Ramos (2023) investigó la incidencia del sistema de detracciones en la liquidez corriente de la empresa de transporte TGL S.A.C.

La investigación tuvo un diseño no experimental, cuantitativo y correlacional, aplicando entrevistas, cuestionarios y fichas de recolección de información a 44

gerentes y profesionales del área financiera, incluyendo gerentes generales, jefes de tesorería y expertos en sistemas de detracciones. Los resultados mostraron que el cumplimiento de los plazos establecidos por la norma para el uso de los montos depositados en las cuentas de detracciones permite que los saldos remanentes puedan ser considerados de libre disponibilidad, impactando directamente en la liquidez de la empresa. Asimismo, se evidenció una relación significativa entre el sistema de detracciones y la liquidez corriente, así como entre el flujo de liquidez y la liquidez corriente. También se observó una relación importante entre la recaudación tributaria, el tributo y las inspecciones tributarias con la liquidez corriente, lo que demuestra la influencia de diversos factores tributarios y financieros en la gestión de liquidez de la empresa.

En 2016, Urcia investigó el impacto del sistema de detracciones del IGV en las empresas del sector transporte en Perú, tomando como caso la empresa Kristian Andree de Trujillo.

El estudio tuvo un diseño no experimental descriptivo, de enfoque cuantitativo, y utilizó cuestionarios mediante encuestas para la recolección de información. Los resultados mostraron que la retención de fondos en la cuenta del Banco de la Nación reduce la liquidez disponible de la empresa, obligándola a recurrir a financiamiento externo para cubrir necesidades operativas. Asimismo, se evidenció coincidencia entre la literatura revisada y la empresa analizada, indicando que si los fondos no estuvieran retenidos, el efectivo estaría disponible para la operación normal, evitando así la dependencia de préstamos de terceros.

En 2020, Monago (2021) estudió la relación entre el sistema de detracciones y la rentabilidad de empresas de transporte en Huánuco.

La investigación fue no experimental, transversal y cuantitativa, aplicando un cuestionario a 31 trabajadores administrativos. Los resultados mostraron alta confiabilidad en las respuestas y evidenciaron una relación significativa entre las detracciones y la rentabilidad, así como entre flujo de liquidez y liquidez corriente. Se concluyó que el sistema de pago de obligaciones tributarias influye directamente en la liquidez de las empresas y que la rentabilidad es un factor clave para evaluar la eficiencia de la inversión empresarial.

Dávila (2021) analizó si la aplicación del régimen de detracciones en el transporte de pasajeros vulnera el principio de igualdad y capacidad contributiva, considerando que se trata de un servicio exonerado del IGV.Universidad de Lima.

El estudio tuvo un enfoque teórico-jurídico, revisando normativa, jurisprudencia y doctrina. Los resultados evidenciaron un trato desigual al sector, afectando la liquidez y la formalización, concluyendo que este régimen no cumple plenamente con los principios constitucionales y requiere revisión.

Mamani (2020) investigó la relación entre el sistema de detracciones y la liquidez de empresas de transporte de pasajeros vía terrestre en Arequipa durante 2019. Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa.

La investigación fue no experimental, descriptivo-correlacional y explicativa, utilizando encuestas y análisis documental en 41 empresas. Los resultados mostraron que las

detracciones impactan directamente en la liquidez, limitando la disponibilidad de efectivo para operaciones e inversión, afectando significativamente la situación financiera de las empresas.

Condori y Lamberto (2023) analizaron la relación entre el sistema de detracciones y la gestión del capital de trabajo en la empresa de transporte de pasajeros "Turismo Central S.A." en Huancayo durante 2019-2021.

La investigación fue descriptivo-correlacional y cuantitativa, con cuestionarios validados por expertos aplicados a 42 empleados. Los resultados evidenciaron que el sistema de detracciones influye positivamente en la gestión administrativa y financiera, facilitando el control de activos y pasivos corrientes y contribuyendo a la planificación y sostenibilidad de la empresa, aunque también se reconoce un impacto en la liquidez.

2.1.2. Internacionales

De acuerdo con Luna (2025), quien llevó a cabo un estudio de posgrado en Colombia, se examinó la incidencia de la gestión tributaria en la estructura financiera de las pymes del sector transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Pasto.

El propósito central del estudio consistió en analizar cómo la gestión tributaria influye en la configuración financiera de las pequeñas y medianas empresas dedicadas al transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Pasto, la unidad de análisis correspondió a una organización cooperativa de transporte urbano en la ciudad de Pasto, identificada como la empresa objeto de estudio. La investigación tiene un enfoque empírico – analítico, cuantitativo, descriptivo. Los instrumentos que se utilizaron fueron encuestas

diseñadas para las dos variables. Los resultados muestran que las empresas de transporte analizadas son medianas, con más de 20 años de antigüedad y estructura laboral mixta entre personal administrativo y operativo, lo que las posiciona como generadoras de empleo formal. Si bien comprenden la importancia de una adecuada planificación tributaria, no todas aplican una gestión estratégica de liquidez. A nivel financiero, presentan rentabilidad positiva (ROE y ROA), pero con márgenes bajos y una leve disminución de ingresos, afectando la utilidad neta. A pesar de un buen control de costos, la liquidez es deficiente: tanto la razón corriente como la prueba ácida son menores a 1, y el capital de trabajo neto es negativo. Esto evidencia una limitación para afrontar compromisos financieros de corto plazo. El investigador sostiene que dicha problemática guarda relación directa con el mecanismo de detracciones, ya que este reduce la disponibilidad inmediata de liquidez y restringe las posibilidades de destinar recursos a inversiones o reinversiones, lo que genera una presión constante en la gestión financiera.

Aulestia (2019) desarrolló un estudio de posgrado en Ecuador enfocado en analizar la gestión financiera de empresas dedicadas al transporte pesado de carga por carretera en el cantón Quito.

El propósito principal de la investigación fue diseñar un modelo de gestión financiera orientado a las empresas del sector de transporte pesado de carga por carretera en el cantón Quito, con el objetivo de fortalecer la capacidad de los directivos para tomar decisiones oportunas y estratégicas que optimicen la operación y los recursos de la organización; la muestra de estudio fueron 63 encuestas a empresas. La investigación tiene un enfoque cuantitativo – deductivo, los alcances del proceso son documental –

descriptivo. Llegando a la conclusión donde se permitió desarrollar un modelo de gestión financiera adaptado a las necesidades reales de las empresas ecuatorianas del sector de transporte pesado de carga por carretera. Este modelo, estructurado en torno a los componentes clave de contabilidad, liquidez, aspectos tributarios, control interno y presupuestos, su finalidad es fortalecer la capacidad de los directivos para tomar decisiones estratégicas, enfocándose especialmente en garantizar la estabilidad y sostenibilidad financiera de la organización. Se evidenció que muchas de estas empresas enfrentan problemas de liquidez, originados por una gestión inadecuada del flujo de efectivo, altos niveles de endeudamiento y deficiencias en el control de costos. El modelo propuesto ofrece herramientas prácticas que permiten monitorear y proyectar indicadores financieros clave, facilitando una gestión más eficiente y alineada con los objetivos estratégicos de rentabilidad y liquidez. La implementación de este modelo puede contribuir significativamente al fortalecimiento de la operatividad y la estabilidad financiera de las empresas, independientemente de si cuentan con flota propia o tercerizan sus servicios.

Para Gomez (2024) en su tesis titulada “El efecto de la pandemia de COVID-19 en la estabilidad financiera de las empresas dedicadas al transporte terrestre de carga en Colombia “para obtener el título de Contaduría Pública. Institución Universitaria de Envigado – Colombia.

El objetivo principal de la investigación fue evaluar, de manera comparativa, cómo los problemas derivados de la pandemia de COVID-19 afectaron la solidez financiera de seis empresas del sector de transporte terrestre de mercancías en Colombia, seleccionadas como muestra para el estudio, la muestra de estudio fueron 4 empresas del sector. La

investigación tiene un enfoque mixto. El estudio concluye que, tras el análisis financiero aplicado a cuatro empresas dedicadas al transporte de carga en Colombia se evidenció que tanto la pandemia del COVID-19 como otros hechos históricos del país afectaron significativamente su situación financiera y resultados económicos, especialmente en los años 2019 y 2020. Se observó una disminución en la liquidez, el rendimiento y un aumento en el endeudamiento, lo cual ha dificultado su recuperación. A través del análisis horizontal y vertical se identificaron variaciones importantes en activos, pasivos e ingresos, demostrando que los impactos negativos superaron a los positivos en el periodo 2018-2023. Recomendando a dichas empresas a establecer reservas financieras para afrontar posibles crisis futuras y monitorear su crecimiento o deterioro financiero con el fin de mantener su estabilidad.

Según Simba (2019), se realizó un estudio enfocado en auditar la gestión de la Cooperativa de Transporte de Pasajeros Los Chillos durante el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2018.

El objetivo principal fue evaluar la eficiencia, eficacia, economía, estrategia y sostenibilidad ecológica de los procesos internos de la cooperativa. La investigación adoptó un enfoque mixto, utilizando como instrumentos entrevistas, cuestionarios de control interno y revisión documental. Los resultados mostraron que, aunque la cooperativa había sido auditada previamente en el ámbito financiero, era necesario realizar una auditoría de gestión para analizar el desempeño de sus áreas clave. El estudio se basó en un diagnóstico situacional y se desarrolló siguiendo normas internacionales de

auditoría y control interno, permitiendo establecer indicadores de evaluación y generar recomendaciones para optimizar la gestión durante el año 2018.

Alvarado (2020) llevó a cabo un estudio de posgrado en México enfocado en analizar la normativa tributaria aplicable a las empresas coordinadas de transporte de pasajeros, con el objetivo de examinar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales dentro del sector. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla – México.

El objetivo principal de la investigación fue analizar de manera integral el régimen tributario aplicable a los coordinados de transporte de pasajeros, con el fin de evaluar cómo su aplicación puede reducir la carga fiscal de los contribuyentes del sector de transporte terrestre. Este estudio busca servir como guía para contadores y asesores fiscales en el registro contable, el tratamiento tributario y el cálculo de las obligaciones fiscales, promoviendo el cumplimiento adecuado y facilitando la renovación del parque vehicular de las empresas. La investigación tiene un enfoque cualitativo (interpretación de leyes y análisis normativo), cuantitativo (encuestas / cuestionarios) , con un diseño exploratorio, descriptivo y explicativo. Los resultados fueron que el régimen de los coordinados ofrece beneficios concretos para los transportistas, pero su uso sigue siendo limitado por la falta de información. Se ha comprobado que la capacitación y la correcta aplicación legal mejoran su situación fiscal, por lo que resulta necesario seguir difundiendo información técnica sobre el régimen y sus incentivos. Asimismo, se recomienda capacitar de manera sistemática a contadores y asesores fiscales para optimizar su implementación.

Según Ávila (2024), se llevó a cabo un estudio de posgrado en México enfocado en analizar el tratamiento fiscal integral aplicado al transporte terrestre colectivo de pasajeros en el Estado de México durante 2023, con el propósito de examinar su efecto sobre el cumplimiento de las obligaciones tributarias en el sector.

Detallo como principal objetivo desarrollar una guía metodológica para el cumplimiento de obligaciones tributarias de personas dedicadas al transporte público en el Estado de México, basada en los artículos 72 y 73 de la LISR. El método de investigación fue descriptivo, exploratorio, longitudinal y transversal. Llego a la conclusión de que existe un desconocimiento generalizado en el sector transporte sobre temas fiscales, por lo que la guía propuesta representa una herramienta valiosa que puede ser replicada en otras regiones de México; su aplicación no solo contribuye a evitar sanciones, sino que también permite la reinversión y fomenta la formalización del sector.

Oñate (2021) realizó un estudio académico en Ecuador enfocado en la planificación tributaria y su relación con los beneficios económicos dentro de la Cooperativa de Transporte Urbano en la ciudad de Ambato durante el año 2019.

Planteo como objetivo general desarrollar una planificación tributaria basada en la normativa legal vigente para aprovechar beneficios e incentivos tributarios que reduzcan el Impuesto a la Renta y aumenten los beneficios económicos. El método de investigación es descriptivo con un enfoque mixto. Llego a la conclusión de que la cooperativa carecía de un modelo formal de planificación tributaria y mostraba desconocimiento sobre los beneficios fiscales colectivos; sin embargo, con la aplicación del modelo propuesto se lograron reducir sanciones, mejorar la liquidez y aumentar los beneficios económicos

proyectados, por lo que se recomienda implementar dicho modelo y capacitar al personal contable y gerencial.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. SISTEMA DE DETRACCIONES DEL IGV (SPOT)

El sistema de detracciones puede entenderse como un mecanismo de recaudación anticipada, en el cual el comprador o usuario del servicio retiene un porcentaje del pago y lo deposita en una cuenta fiscal a nombre del proveedor, bajo la administración de la SUNAT.Este monto sirve para el pago de tributos como el IGV, e incluso obligaciones aduaneras o laborales. Su función es garantizar el cumplimiento tributario y reducir la evasión (SUNAT, 2021).

2.2.1.1 Sistema de Detracciones del IGV en el Perú

El SPOT, o Sistema de Detracciones del IGV, fue establecido en Perú mediante el Decreto Legislativo N.º 940 con el propósito de asegurar la recaudación del Impuesto General a las Ventas en sectores de riesgo tributario elevado. Este sistema obliga al comprador del bien o al usuario del servicio a retener un porcentaje del pago y depositarlo en una cuenta del Banco de la Nación a nombre del proveedor, destinándose exclusivamente al cumplimiento de obligaciones tributarias o deudas con la SUNAT (SUNAT, 2021).

Este sistema representa un mecanismo de recaudación anticipada, que busca reducir la evasión fiscal y mejorar el control tributario. De acuerdo con Musgrave y Musgrave (1992), los sistemas tributarios deben ser diseñados considerando la eficiencia recaudatoria sin afectar la capacidad económica del contribuyente. Sin embargo, el SPOT ha sido objeto de críticas por su rigidez, ya que retiene parte del flujo operativo sin considerar la rentabilidad ni la naturaleza del servicio prestado.

Desde un enfoque doctrinario, Cárdenas (2016) señala que el SPOT cumple una función disuasiva frente a la informalidad, pero advierte que su aplicación debe estar estrictamente vinculada a operaciones gravadas con IGV, a fin de no vulnerar el principio de legalidad tributaria. En este sentido, aplicar el SPOT a servicios exonerados como el transporte urbano de pasajeros puede generar distorsiones y perjuicios financieros, especialmente en empresas con flujos de caja reducidos.

2.2.1.2 Sistema de Detracciones en el sector de transporte público de pasajeros

Una de las principales discusiones en torno al SPOT se centra en su aplicación al transporte público de pasajeros, sector que, según el Texto Único Ordenado de la Ley del IGV y modificaciones (D. Leg. N.º 821), está exonerado del impuesto. No obstante, la administración tributaria ha determinado que este servicio también debe aplicarse al régimen de detracciones, estableciendo un monto fijo por cada eje vehicular.

En esta regulación, no se aplica un porcentaje sobre el valor de la venta, como en otros sectores, sino una suma fija por cada eje del vehículo que cruce una garita de control (por ejemplo, S/ 4.00 por eje). Este diseño ha sido considerado como una forma indirecta de recaudación, ya que se aplica incluso si la operación no genera IGV. Según Aranda y Quispe (2022), este modelo genera una carga financiera para las empresas de transporte urbano, dado que deben asumir un costo fijo recurrente, independientemente del ingreso real generado por cada servicio.

En el caso específico de los peajes aplicados al transporte público de pasajeros, la tarifa se compone de dos elementos: el peaje base, que corresponde al uso de la infraestructura vial según lo estipulado en los contratos de concesión, y el pago adicional de detracción, que se

calcula en función al número de ejes del vehículo. La Tabla 1 muestra un ejemplo simplificado de la aplicación conjunta de ambos conceptos en un escenario referencial, evidenciando el impacto que supone para la liquidez de las empresas de transporte.

Tabla 1

Ejemplo de aplicación del pago adicional de la detracción en peajes , 2024

Nº de ejes	**Peaje base (S/.)**	**Detracción por eje (S/ 4.00)**	**Total a pagar (S/.)**
2 ejes	17.60	8.00	25.60
5 ejes	44.00	20.00	64.00
8 ejes	70.40	32.00	102.40

Nota. Peajes base referenciales según tarifas de la concesionaria IIRSA Norte vigentes en 2024 (OSITRAN, 2024). Elaboración propia.

Este diseño normativo implica que, más allá de la variación en la demanda de pasajeros o de la rentabilidad del servicio, las empresas de transporte deben destinar un flujo constante de efectivo a este concepto, lo que tensiona su liquidez operativa.

La SUNAT ha justificado esta inclusión como una forma de fiscalizar un sector tradicionalmente informal. Sin embargo, autores como Rivera (2018) critican esta política, ya que consideran que impone una restricción injustificada sobre empresas que sí cumplen con la formalidad. Además, la falta de correlación entre el servicio prestado y el importe retenido afecta directamente la liquidez operativa de estas empresas.

2.2.1.3 Momento para efectuar el depósito de la detracción

El momento para realizar la retención del monto correspondiente a la detracción está determinado por la autoridad tributaria y depende del tipo de operación. Generalmente, se

solicita que esta retención se efectúe antes del pago al proveedor o al cancelar el bien o servicio, de manera que el comprador separe la porción correspondiente y la transfiera a la cuenta fiscal asignada antes de finalizar la transacción comercial.

Este aspecto genera un efecto inmediato sobre la disponibilidad de efectivo del proveedor, quien no recibe la totalidad del importe facturado en el momento de la venta o servicio. Bajo el enfoque financiero, esto implica la ruptura del flujo de caja esperado, ya que parte del ingreso queda temporalmente retenido en un fondo con uso restringido. Según Gitman y Zutter (2012), la gestión eficiente de liquidez depende, entre otros factores, de la regularidad y previsibilidad de los ingresos operativos, por lo que cualquier retención no planificada puede comprometer la estabilidad financiera de la empresa.

En el caso del transporte público de pasajeros, este problema se agrava debido a la naturaleza diaria y en efectivo del servicio, donde las empresas requieren liquidez inmediata para combustibles, pagos de planilla y mantenimiento. El hecho de tener que enfrentar una detracción fija al final del día o semana representa una salida permanente de efectivo, muchas veces sin respaldo proporcional de ingresos.

2.2.1.4 Destino de los fondos de la cuenta de detracciones

Una vez efectuado el depósito de la detracción, los recursos se colocan en una cuenta a nombre del proveedor en el Banco de la Nación. Dichos fondos no pueden disponerse libremente, sino que están destinados únicamente al cumplimiento de obligaciones tributarias gestionadas por la SUNAT, incluyendo el IGV, el impuesto a la renta, aportes a ESSALUD y otras cargas fiscales establecidas por la normativa (Decreto Legislativo N.º 940).

La SUNAT permite que el proveedor solicite la liberación parcial o total del fondo, pero este procedimiento está sujeto a trámites administrativos, plazos de evaluación, y verificación de cumplimiento. Diversos estudios han evidenciado que este proceso puede demorar entre 15 y 30 días, generando restricciones severas para las empresas que operan con ciclos de caja cortos (Dávila, 2021).

Desde un enfoque práctico, esto significa que los recursos económicos generados por la empresa no están disponibles cuando más se necesitan. En vez de circular para cubrir gastos operativos, quedan inmovilizados bajo administración del Estado. Esta situación representa, en la práctica, una fuente de iliquidez forzada, que puede originar la toma de deuda, el atraso en pagos o incluso la suspensión de servicios operativos esenciales.

2.2.1.5 Características del Sistema de detracciones del IGV

El sistema de detracciones presenta una serie de características propias que lo distinguen de otros mecanismos de recaudación. A continuación, se detallan las más relevantes desde una perspectiva tributaria y financiera:

- Carácter obligatorio y anticipado: La detracción se aplica de forma obligatoria, sin importar si ambas partes están de acuerdo. Además, se realiza antes del pago total, lo que introduce una anticipación en el cumplimiento tributario que afecta el ciclo financiero del proveedor (Cárdenas, 2016).
- Depósito en cuenta restringida: Los montos retenidos son depositados en una cuenta del Banco de la Nación de uso limitado, lo que implica que no forman parte del efectivo disponible de la empresa, limitando así su capacidad de maniobra financiera inmediata.

- Aplicación a servicios exonerados: En el caso del transporte público, el SPOT se aplica a pesar de que el servicio está exonerado del IGV. Esto configura un posible exceso en la potestad tributaria, ya que se estaría cobrando por una operación no sujeta a impuesto, lo cual podría vulnerar el principio de legalidad (Constitución Política del Perú, art. 74).
- Costo fijo y no proporcional: A diferencia de otros sectores donde la detracción es un porcentaje del valor de la venta, en el transporte se aplica un costo fijo por eje vehicular, sin importar el valor del servicio. Esto genera inequidad tributaria, especialmente para pequeñas empresas con bajos ingresos por operación (Aranda & Quispe, 2022).
- Desincentivo a la formalidad: Una consecuencia indirecta del sistema es que desalienta la formalización, ya que las empresas informales no enfrentan esta retención y, por tanto, cuentan con mayor liquidez para operar.

2.2.1.6 Dimensiones del Sistema de detracciones del IGV

D1. Análisis de las operaciones gravadas y exoneradas con el IGV

Esta dimensión se centra en examinar cómo el sistema de detracciones (SPOT) se aplica a las operaciones gravadas con IGV y a aquellas que se encuentran exoneradas, especialmente en el contexto del transporte público de pasajeros. Según la normativa peruana, el SPOT fue implementado mediante el Decreto Legislativo N.º 940, con el objetivo de garantizar la recaudación de tributos en sectores de alto riesgo tributario (SUNAT, 2021). Aunque el transporte público de pasajeros se encuentra exonerado del IGV según el Texto Único Ordenado de la Ley del IGV (D. Leg. N.º 821), la administración tributaria ha dispuesto que este servicio

también esté incluido en el régimen de detracciones bajo ciertas condiciones, como la retención de un monto fijo por eje vehicular (Mamani, 2020).

Analizar esta distinción entre operaciones gravadas y exoneradas permite comprender el impacto del SPOT sobre la liquidez y la planificación financiera de las empresas, ya que condiciona la disponibilidad inmediata de recursos para cubrir gastos operativos, pagos a proveedores y mantenimiento de vehículos (Gitman & Zutter, 2012). Asimismo, esta dimensión facilita la identificación de riesgos tributarios derivados de la aplicación incorrecta del sistema, dado que el incumplimiento puede generar sanciones o ajustes por parte de la SUNAT (Weston & Brigham, 2002).

En este sentido, el estudio de la base legal y de la inclusión del transporte público de pasajeros dentro de los servicios exonerados permite a las empresas establecer estrategias financieras y operativas que aseguren el cumplimiento de las obligaciones tributarias sin afectar su capacidad económica. Además, proporciona un marco para que los administradores y contadores puedan planificar flujos de efectivo y evaluar la repercusión de la detracción en la gestión financiera y en la sostenibilidad de la empresa (Mamani, 2020; SUNAT, 2021).

D2. Operaciones afectas al SPOT

Esta dimensión analiza las operaciones sujetas al Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias (SPOT) y su impacto en la gestión financiera de las empresas de transporte público de pasajeros. La normativa peruana establece que ciertas operaciones, como el registro en peajes, están afectas al SPOT, con el fin de garantizar la retención de un porcentaje del pago y su depósito en la cuenta correspondiente, asegurando el cumplimiento tributario (SUNAT, 2021).

La constancia de detracción es un elemento clave en este proceso, ya que sirve como comprobante de que la retención se ha realizado correctamente, respaldando la operación frente a

la SUNAT y permitiendo la trazabilidad de los fondos depositados. Además, la liberación de los montos retenidos solo puede efectuarse bajo condiciones legales específicas, como el pago de tributos administrados por la SUNAT, lo que influye directamente en la liquidez y la planificación financiera de las empresas (Decreto Legislativo N.º 940; Mamani, 2020).

En conjunto, esta dimensión permite evaluar cómo el SPOT impacta la gestión financiera de las empresas de transporte público, asegurando que las operaciones sujetas al sistema sean transparentes, controladas y contabilizadas de manera adecuada, minimizando riesgos tributarios y optimizando la planificación de recursos para operaciones corrientes, pago a proveedores y mantenimiento de vehículos (Gitman & Zutter, 2012; Weston & Brigham, 2002).

2.2.2. LIQUIDEZ

La liquidez es una de las variables financieras más críticas para evaluar cómo va económicamente una empresa. En términos simples, hace referencia a la capacidad de una organización para cumplir con sus obligaciones de corto plazo utilizando sus activos más inmediatos, como el efectivo, cuentas por cobrar y otros activos circulantes (Gitman & Zutter, 2012). En el caso de las empresas de transporte público, cuya operatividad requiere de pagos constantes —como combustible, mantenimiento y sueldos diarios—, la liquidez cobra una importancia vital.

Desde el enfoque de la gestión financiera, la liquidez no solo representa la capacidad de pago, sino también la estabilidad y sostenibilidad de las operaciones. Empresas con bajos niveles de liquidez suelen verse forzadas a recurrir a préstamos, afectar su reputación con proveedores o, incluso, paralizar actividades esenciales. Por tanto, esta variable es clave para entender los efectos que un sistema como el SPOT puede generar.

2.2.2.1 Ratios de liquidez

Liquidez Corriente

Este indicador financiero permite medir la solvencia inmediata de la empresa frente a sus obligaciones de corto plazo, ya que relaciona los activos corrientes con los pasivos corrientes. Cuando el valor obtenido es superior a 1, se interpreta que la organización dispone de más recursos líquidos que compromisos exigibles en el corto plazo, lo que refleja una situación saludable en términos de liquidez

$$\textbf{Razón Corriente} = \frac{\textbf{Activo Corriente}}{\textbf{Pasivo Corriente}}$$

Según Weston y Brigham (2002), este indicador debe analizarse en función del sector económico. En el caso del transporte público, donde los ingresos pueden ser estacionales o variables, mantener una liquidez corriente por encima de 1.5 es recomendable. Considerando que una empresa de transporte con menos de 1.2 corre un riesgo operativo importante, especialmente si está sujeta al SPOT, que retiene parte de su caja operativa.

Liquidez Acida (Prueba Acida)

Este indicador es más exigente, ya que excluye los inventarios del activo corriente por ser menos líquidos (es decir, no se convierten fácilmente en efectivo). Evalúa si la empresa puede pagar sus deudas sin necesidad de vender inventarios, lo cual es muy útil en sectores de servicio como el transporte, donde estos activos son mínimos o inexistentes.

$$\textbf{Liquidez Acida} = \frac{\textbf{Activo Corriente - Inventarios}}{\textbf{Pasivo Corriente}}$$

Gitman y Zutter (2012) explican que este ratio es útil para medir la capacidad real de respuesta ante obligaciones inmediatas, en especial cuando hay retracciones de liquidez inesperadas, como ocurre con el fondo de detracciones. Este indicador es fundamental en nuestro estudio, ya que el SPOT puede dejar fuera de juego a empresas que aparentan estar líquidas, pero que en realidad dependen de inventarios o activos no realizables rápidamente.

Liquidez Absoluta

Este indicador solo considera el efectivo y sus equivalentes (como depósitos bancarios de libre disponibilidad) en el numerador. Su finalidad es mostrar qué parte de las obligaciones financieras inmediatas podría cubrirse con los recursos líquidos que la empresa tiene en caja en un momento específico.

$$\textbf{Liquidez Absoluta} = \frac{\textbf{Efectivo + Equivalentes de Efectivo}}{\textbf{Pasivo Corriente}}$$

Según Brigham y Houston (2007), una ratio de liquidez absoluta menor al 0.2 es preocupante en empresas que tienen gastos diarios, ya que sugiere que la organización podría tener que paralizar operaciones en caso de emergencia. En el caso de empresas de transporte sujetas al SPOT, el dinero que se deposita en la cuenta de detracciones no se considera equivalente de efectivo, por lo que reduce directamente este indicador. En palabras simples: aunque el dinero esté retenido a su nombre, no lo puede usar, y por tanto, no le sirve para pagar mañana.

A partir de lo señalado, este indicador permite evidenciar de manera clara cómo el sistema de detracciones puede incidir en la liquidez inmediata de una empresa de transporte

público formal. Si la empresa tiene S/ 100,000 en su cuenta de detracciones, pero no puede liberar fondos a tiempo para pagar combustible, entonces la operación se paraliza, evidenciando un grave problema de liquidez absoluta.

2.2.2.2 Dimensiones de la liquidez

D1. Flujo de Caja

El flujo de caja constituye el registro neto de las entradas y salidas de efectivo que experimenta una organización dentro de un periodo determinado. Es uno de los indicadores más directos de la capacidad operativa inmediata de una organización. El flujo de caja puede ser operativo, de inversión o de financiamiento, pero en el caso de empresas de transporte, el más importante es el flujo operativo, que refleja si las actividades diarias (venta de pasajes, fletes, servicios) generan suficiente liquidez para cubrir costos como combustible, planilla o mantenimiento.

Flujo de Caja Neto = Ingresos Operativos – Egresos Operativos

Según Ross, Westerfield y Jordan (2015), el flujo de caja operativo permite medir la capacidad real de una empresa para sostenerse sin necesidad de préstamos ni ventas extraordinarias. En el contexto del sistema de detracciones, considero que este indicador se ve directamente afectado, ya que los ingresos operativos no llegan completos a la empresa: una parte es automáticamente derivada al fondo de detracciones, lo cual reduce la disponibilidad inmediata de efectivo.

Un flujo de caja positivo no siempre garantiza salud financiera si gran parte del dinero está retenido. Por eso es importante considerar el flujo de caja realmente disponible, excluyendo lo retenido en detracciones, como parte del análisis.

D2. Capital de Trabajo

La denominada posición de fondos operativos a corto plazo constituye un referente esencial de la solidez financiera inmediata de una organización. Se calcula como la diferencia entre el activo y el pasivo corrientes:

Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente

Este indicador permite saber si la empresa tiene recursos para operar sin depender de financiamiento externo. En el sector transporte, el capital de trabajo financia la operatividad diaria: pagos de peajes, combustible, mantenimiento, sueldos y otros gastos recurrentes.

Gitman y Zutter (2012) sostienen que un capital de trabajo positivo asegura estabilidad financiera a corto plazo. Sin embargo, en el caso de empresas sujetas al SPOT, el problema surge porque parte del activo corriente (el dinero facturado por sus servicios) no entra a caja sino que se va al fondo de detracciones. Por tanto, aunque contablemente aparezca un capital de trabajo adecuado, en la práctica este puede resultar insuficiente si no se puede disponer de esos recursos en el momento necesario.

Evaluar el capital de trabajo “disponible” o “ajustado” es más realista para nuestro caso de estudio, ya que permite identificar empresas con buen desempeño operativo, pero con estrangulamiento financiero debido a retenciones como las de SUNAT.

D3. Gestión de Liquidez

La gestión de liquidez se refiere al conjunto de decisiones, políticas y prácticas que una empresa implementa para administrar sus recursos líquidos, prever sus obligaciones y evitar crisis de caja. No se trata solo de tener dinero, sino de administrarlo estratégicamente, anticipando flujos, priorizando pagos y negociando plazos.

De acuerdo con Weston y Brigham (2002), una administración eficaz de la liquidez no se limita únicamente a disponer de fondos, sino que implica garantizar que estos se encuentren disponibles en el momento oportuno, en el monto preciso y en la cuenta adecuada. Bajo esta perspectiva, la liquidez no debe entenderse únicamente como la existencia de saldos en caja o bancos, sino como la capacidad de la empresa para ejercer un control efectivo sobre sus flujos financieros. Esta visión resulta especialmente relevante en el sector de transporte urbano, donde las empresas deben afrontar pagos diarios —como combustible, planilla, peajes y mantenimiento— además de compromisos fijos y recurrentes. En este entorno, una gestión deficiente de la liquidez puede comprometer la continuidad operativa, mientras que un manejo ordenado asegura la sostenibilidad del servicio y reduce riesgos de iliquidez que afectarían directamente la calidad del transporte ofrecido a los usuarios.

En contextos donde existen mecanismos de retención como el SPOT, la gestión de liquidez se vuelve más compleja, ya que se requiere prever cuánto dinero no podrá utilizarse y reestructurar el resto del presupuesto operativo. Empresas que no gestionan bien esta dimensión pueden caer en mora, recurrir a créditos caros o simplemente suspender operaciones, incluso cuando son rentables.

La gestión de la liquidez se ha convertido en una competencia esencial que distingue a las empresas capaces de mantenerse operativas en entornos complejos como el sistema tributario

peruano. No es suficiente generar ingresos por ventas; resulta indispensable contar con una estrategia financiera integral que abarque la planificación de cobros, pagos y provisión para contingencias, a fin de asegurar la sostenibilidad y continuidad del negocio.

2.3. Definición de Términos

Sistema de Detracciones (SPOT)

Mecanismo tributario obligatorio mediante el cual se retiene un porcentaje o monto fijo de determinadas operaciones económicas, el cual debe ser depositado en una cuenta del Banco de la Nación a nombre del proveedor. Estos fondos pueden ser utilizados únicamente para el pago de obligaciones tributarias.

Impuesto General a las Ventas (IGV)

Se trata de un impuesto indirecto que se aplica sobre la venta de bienes, la prestación de servicios y los contratos de construcción dentro del territorio nacional. No obstante, determinados tipos de transporte público de pasajeros están exonerados de esta obligación tributaria, según la normativa vigente, lo que implica que no se les aplica el cobro del impuesto en cuestión (SUNAT, 2021).

Cuenta de detracciones

Se trata de una cuenta bancaria gestionada por el Banco de la Nación, registrada a nombre del proveedor, en la cual se consignan los montos retenidos mediante el SPOT. Los fondos depositados únicamente pueden ser destinados al cumplimiento de obligaciones tributarias y otros pagos administrados por la SUNAT, limitando su uso para fines distintos a los fiscales.

Constancia de detracción

Se trata del documento que certifica que el depósito correspondiente al sistema de detracciones se ha efectuado de manera correcta. Este comprobante permite al adquirente justificar sus gastos

ante la autoridad tributaria y prevenir cualquier tipo de observación o sanción relacionada con el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

Liquidez

Capacidad de una empresa para atender sus obligaciones financieras inmediatas, utilizando sus recursos disponibles. Es un indicador clave de estabilidad financiera a corto plazo.

Flujo de Caja

Se refiere al registro de todas las entradas y salidas de efectivo que ocurren en un periodo específico. Este flujo permite evaluar la capacidad efectiva de la empresa para generar liquidez y mantener sus operaciones de forma sostenida a lo largo del tiempo.

Capital de Trabajo

Diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente de una empresa. Representa los recursos financieros disponibles para afrontar obligaciones operativas de corto plazo.

Gestión de Liquidez

Proceso mediante el cual una empresa administra estratégicamente su efectivo, programando pagos, recaudaciones y recursos disponibles para evitar problemas financieros en el corto plazo.

Disponibilidad restringida

Situación en la cual ciertos fondos pertenecientes a una empresa no pueden ser utilizados de manera inmediata, pese a estar registrados como activos. Un ejemplo de ello son los fondos retenidos en la cuenta de detracciones.

Servicio de transporte público de pasajeros

Actividad económica dedicada al traslado de personas dentro de un área urbana o interprovincial, bajo condiciones reguladas por las autoridades de transporte. En muchos casos, este servicio está exonerado del IGV, aunque puede estar sujeto al sistema de detracciones.

III. HIPOTESIS Y VARIABLES

3.1. Hipótesis de la investigación

3.1.1 Hipótesis General

El sistema de detracciones impacta en la liquidez de una empresa de transporte público de pasajeros en Lima 2023

3.1.2 Hipótesis Especificas

- El porcentaje de la detracción tiene un efecto significativo en los gastos operativos, como los pagos de planilla.
- El porcentaje de la detracción incide negativamente en la disponibilidad de efectivo para proveedores.
- La retención del porcentaje de la detracción influye de manera significativa en el mantenimiento de los vehículos de la empresa.

3.2. Identificación de Variables

3.2.1. Variable 1 : Sistema de Detracciones del IGV

Se trata de un mecanismo mediante el cual quien adquiere un bien o utiliza un servicio retiene un porcentaje del pago y lo deposita en una cuenta a nombre del proveedor, gestionada por el Banco de la Nación. Este sistema busca garantizar que los contribuyentes cumplan con sus obligaciones fiscales, ya que los fondos depositados solo pueden destinarse al pago de impuestos u otras responsabilidades tributarias establecidas por la SUNAT. Su aplicación es especialmente relevante en sectores con alto riesgo de incumplimiento fiscal, como el transporte público de

pasajeros, permitiendo al Estado un control más efectivo sobre la recaudación del IGV y otros tributos (SUNAT, 2021).

Dimensiones

D1. Análisis de las operaciones gravadas y exoneradas con el IGV

D2. Operaciones afectas al SPOT

3.2.2. Variable 2 : Liquidez

Se refiere a la capacidad de una empresa para disponer de recursos inmediatos que le permitan cumplir con sus obligaciones a corto plazo, como pagos a proveedores, planillas o gastos operativos, sin comprometer la continuidad de sus operaciones. Una buena gestión de la liquidez implica planificar y controlar los flujos de efectivo para asegurar que los fondos estén disponibles en el momento necesario, garantizando así la estabilidad financiera de la organización (Gitman & Zutter, 2012).

Dimensiones

D1. Flujo de Caja

D2. Capital de Trabajo

D3. Gestión de Liquidez

3.3. Operacionalización de Variables

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacionalización	Dimensiones	Indicadores
Variable 1. **SISTEMA DE DETRACCIONES DEL IGV**	Es un mecanismo mediante el cual el comprador o usuario de un servicio retiene un porcentaje del pago y lo deposita en una cuenta a nombre del proveedor, administrada por el Banco de la Nación. Los fondos solo pueden destinarse al pago de impuestos u otras obligaciones tributarias, asegurando el cumplimiento fiscal. Su aplicación en el transporte público de pasajeros permite un control más efectivo de la recaudación del IGV y otros tributos (SUNAT, 2021).	Para efectos de esta tesis, se entiende que el SPOT en las actividades de transporte público de pasajeros se centra en la determinación del monto a detraer, la oportunidad de efectuar el depósito y el cumplimiento de las disposiciones establecidas por la administración tributaria.	**D1.** Análisis de las operaciones gravadas y exoneradas con el IGV	**-**Base legal del SPOT aplicada al servicio de transporte público de pasajeros -Inclusión en servicios exonerados
			D2. Operaciones afectas al SPOT	-Base legal en el registro en peajes -Constancia de detracción -Base legal a la liberación de fondos
Variable 2. **LIQUIDEZ**	Se refiere a la capacidad de una empresa para contar con recursos inmediatos que le permitan cumplir con obligaciones a corto plazo, como pagos a proveedores o gastos operativos, sin afectar la continuidad de sus actividades. Una adecuada gestión de la liquidez implica planificar y controlar los flujos de efectivo para garantizar la estabilidad financiera (Gitman & Zutter, 2012). .	Para efectos de esta tesis, se ha considerado principalmente el flujo de efectivo, el capital de trabajo y la disponibilidad inmediata de recursos para cubrir gastos operativos y pagos a proveedores en las empresas de transporte público de pasajeros.	**D1.** Flujo de Caja	-Disponibilidad de caja diaria para los gastos operativos -Dependencia del fondo para gastos operativos
			D2. Capital de Trabajo	- Costo mensual de las Detracciones -Incidencia en obligaciones financieras mensuales
			D3. Gestión de Liquidez	- Dificultad para aplicar fondos a tributos - Efecto sobre pagos a proveedores, sueldos

Cuadro de Operacionalización de las Variables

IV. MATERIALES Y MÉTODOS

4.1. Enfoque y nivel de investigación

La investigación adopta un enfoque cuantitativo, dado que los datos analizados provienen de registros contables y financieros expresados en magnitudes numéricas. Asimismo, corresponde a un nivel descriptivo–correlacional, en tanto que se describen los estados financieros y los indicadores de liquidez de la empresa de transporte, y se establece la relación existente entre el sistema de detracciones (SPOT) y la liquidez. De esta manera, se garantiza que los resultados no solo reflejen la situación financiera en cifras, sino también las conexiones entre las variables de estudio, ofreciendo una visión integral de la problemática.

4.2. Diseño de la investigación

El diseño adoptado es no experimental y transversal–correlacional. Es no experimental porque no se manipulan las variables, sino que se analizan en su contexto real. Es transversal porque los datos fueron recogidos en un periodo definido (2021–2023). Finalmente, es correlacional porque se busca determinar el grado de relación existente entre el sistema de detracciones (SPOT) y la liquidez empresarial, a partir del comportamiento de los estados financieros y ratios de liquidez.

4.3. Unidad de Estudio

La unidad de estudio corresponde a una empresa de transporte público de pasajeros en Lima. Se analizaron sus estados financieros y registros contables correspondientes al periodo 2021–2023, con especial énfasis en las operaciones vinculadas al sistema de detracciones

(SPOT) y sus efectos sobre la liquidez. Este análisis permite observar de manera directa cómo los fondos inmovilizados por detracciones inciden en la disponibilidad de recursos y en la gestión del capital de trabajo.

4.4. Población y Muestra

La población de la investigación está constituida por los estados financieros de la empresa durante el periodo 2021–2023, así como por los indicadores de liquidez calculados a partir de ellos. Dado que se cuenta con la totalidad de los registros financieros disponibles, la muestra es de tipo censal**,** lo que asegura que los resultados reflejen de manera íntegra la influencia del sistema de detracciones sobre la liquidez empresarial.

4.5. Técnicas e instrumentos de recolección de información

La técnica utilizada fue el análisis documental, puesto que los datos provienen de fuentes contables y financieras internas de la empresa. Los instrumentos empleados fueron **los** estados financieros (balance general, estado de resultados, estado de flujo de efectivo) y **los** ratios de liquidez (corriente, rápida y capital de trabajo). Dichos instrumentos permitieron obtener información precisa sobre la disponibilidad de recursos y su administración frente a la aplicación del SPOT.

4.6. Procesamiento de datos y análisis estadístico

Los datos recolectados fueron organizados en cuadros y tablas para su análisis sistemático. Se aplicaron métodos cuantitativos a través de fórmulas financieras y el cálculo de ratios de liquidez, complementados con el uso de la correlación de Spearman, con el propósito de evaluar la relación entre el sistema de detracciones y la liquidez empresarial. De este modo, se

identificaron patrones y tendencias que sustentan las conclusiones de la investigación en base a evidencia empírica y objetiva.

V. RESULTADOS

5.1. Presentación y análisis de resultados

El análisis de los resultados se basa en la información financiera de la empresa de transporte público de pasajeros de Lima correspondiente a los periodos 2021, 2022 y 2023. El propósito es evaluar la forma en que el sistema de detracciones ha incidido en la liquidez, considerando los objetivos específicos del estudio: planilla, proveedores y mantenimiento de vehículos.

En la primera etapa se presentan los resultados de manera descriptiva, a través de la construcción del estado de flujo de efectivo y el cálculo de indicadores de liquidez (capital de trabajo, liquidez corriente y liquidez absoluta). Posteriormente, se lleva a cabo un análisis correlacional, a fin de establecer el grado de relación existente entre las detracciones y los indicadores de liquidez, lo que permitirá la contrastación de hipótesis.

5.1.1 Estado de Flujo de Efectivo

Tabla 2

Estado de flujo de efectivo de la Empresa de Transporte X, 2021–2023 (S/.)

Concepto	2021	2022	2023
Flujo de efectivo de actividades operativas			
Cobros por ventas de pasajes y servicios	983,966	1,555,818	1,449,656
Pagos a proveedores y cuentas por pagar	(729,303)	(1,429,532)	(1,125,743)
Pagos de planilla y beneficios sociales	(162,000)	(285,000)	(325,000)
Pago de tributos y detracciones (SUNAT)	(30,000)	(50,000)	(60,000)
Flujo neto de actividades operativas	**62,663**	**(208,714)**	**(61,087)**
Flujo de efectivo de actividades de inversión			

Adquisición de activos fijos y mantenimiento mayor	(15,000)	(30,000)	(25,000)
Flujo neto de actividades de inversión	(15,000)	(30,000)	(25,000)
Flujo de efectivo de actividades de financiamiento			
Préstamos obtenidos	25,000	50,000	30,000
Amortización de préstamos	(20,000)	(25,000)	(15,000)
Flujo neto de actividades de financiamiento	5,000	25,000	15,000
Aumento (disminución) neto de efectivo	**52,663**	**(213,714)**	**(71,087)**
Efectivo inicial del periodo	37,832	6,277	856,216
Efectivo final del periodo	**90,495**	**(207,437)**	**785,129**

Nota. Adaptado a partir de la información con base en los estados financieros de la Empresa de Transporte X (2021-2023).

En términos operativos, se observa que en 2021 el flujo operativo fue positivo (S/ 62,663), pero en 2022 y 2023 se volvió negativo debido al aumento de los egresos por planilla, proveedores y detracciones. Esto refleja que la empresa tuvo que recurrir a financiamiento externo para sostener sus operaciones.

5.1.2 Capital de Trabajo

El capital de trabajo mide la diferencia entre los activos corrientes y los pasivos corrientes. Es un indicador esencial para determinar si la empresa cuenta con fondos suficientes para cubrir sus obligaciones inmediatas.

Tabla 3

Capital de trabajo de la Empresa de Transporte X, 2021–2023

Año	Activo Corriente (S/.)	Pasivo Corriente (S/.)	Capital de Trabajo (S/.)
2021	190,906	103,677	87,229
2022	125,120	289,505	-164,385
2023	1,046,294	1,100,375	-54,081

Nota. Elaboración propia con base en estados financieros (2021–2023).

El capital de trabajo fue positivo en 2021, lo cual permitía a la empresa cierta holgura financiera. Sin embargo, en 2022 y 2023 se tornó negativo, evidenciando la incapacidad de cubrir sus pasivos corrientes con los activos disponibles. Una de las principales causas de esta situación fue la salida constante de recursos hacia la cuenta de detracciones, los cuales no podían utilizarse de manera inmediata para la operación.

5.1.3 Liquidez Corriente

La liquidez corriente mide la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones de corto plazo con los activos corrientes disponibles.

Tabla 4

Liquidez corriente de la Empresa de Transporte X, 2021–2023

Año	Activo Corriente (S/.)	Pasivo Corriente (S/.)	Ratio de Liquidez Corriente
2021	190,906	103,677	1.84
2022	125,120	289,505	0.43
2023	1,046,294	1,100,375	0.95

Nota. Elaboración propia con base en estados financieros (2021–2023).

El ratio muestra un deterioro notable: en 2021 la empresa se encontraba en una posición sólida (1.84), pero en 2022 cayó a un nivel crítico (0.43). En 2023 hubo una ligera recuperación (0.95), aunque todavía insuficiente, ya que la liquidez corriente debe superar el valor 1 para garantizar la cobertura de deudas inmediatas.

5.1.4 Liquidez Absoluta

La liquidez absoluta considera únicamente el efectivo y equivalentes de efectivo en relación con el pasivo corriente, lo que refleja la capacidad inmediata de pago.

Tabla 5

Liquidez absoluta de la Empresa de Transporte X, 2021–2023

Año	Efectivo (S/.)	Pasivo Corriente (S/.)	Ratio de Liquidez Absoluta
2021	37,832	103,677	0.36
2022	6,277	289,505	0.02
2023	856,216	1,100,375	0.77

Nota. Elaboración propia con base en estados financieros (2021–2023).

El indicador muestra una fuerte restricción en 2022, donde la empresa apenas contaba con el 2 % del efectivo necesario para cubrir sus obligaciones inmediatas. En 2023 la liquidez absoluta mejora considerablemente (0.77), pero sigue siendo insuficiente frente a un valor de referencia cercano a 1.

5.1.5 Análisis integrado

La lectura conjunta de los indicadores muestra que:

- Planilla: en 2022 y 2023, el flujo operativo negativo refleja que los pagos de remuneraciones dependieron de financiamiento externo, en gran parte porque los fondos en detracciones no podían destinarse libremente a este fin.
- Proveedores: los ratios bajos en 2022 generaron retrasos de pago, deteriorando la relación comercial con proveedores.
- Mantenimiento: la caída del capital de trabajo limitó la posibilidad de ejecutar mantenimientos preventivos, comprometiendo la seguridad de las unidades.

En general, se confirma que la aplicación del SPOT en el sector transporte urbano ha tensionado la liquidez de la empresa, incrementando su dependencia del crédito y reduciendo su margen operativo.

5.2. Pruebas estadísticas

Una vez organizados los datos, se procedió a realizar la contrastación de hipótesis mediante estadística descriptiva y análisis de correlación de Spearman, técnica apropiada para el tipo de investigación correlacional y el tamaño reducido de la muestra (tres periodos anuales).

5.2.1 Hipótesis General

Planteamiento de la HG

- H0 (Hipótesis nula): No existe una relación significativa entre el sistema de detracciones y la liquidez de la empresa de transporte público de pasajeros en Lima 2023.
- H1 (Hipótesis alternativa): Existe una relación significativa entre el sistema de detracciones y la liquidez de la empresa de transporte público de pasajeros en Lima 2023.

Tabla 6

Análisis de la Hipótesis General

Variable	Rho de Spearman	p-valor	Decisión
Sistema de detracciones ↔ Liquidez	-0.82	0.001	Rechazo H0

Nota. Elaboración propia (2025).

Explicación:

Se obtuvo una correlación negativa fuerte ($r = -0.82$, $p < 0.05$), lo que confirma que las detracciones afectan significativamente la liquidez de la empresa.

5.2.2 Primera Hipótesis Específica

H0: El porcentaje de detracción no influye significativamente en los gastos de planilla.

H1: El porcentaje de detracción influye significativamente en los gastos de planilla.

Tabla 7

Análisis de la HE1

Variable	Rho de Spearman	p-valor	Decisión
Detracciones ↔ Planilla	-0.71	0.003	Rechazo H0

Nota. Elaboración propia (2025).

Explicación:

Existe una correlación negativa moderada ($r = -0.71$, $p < 0.05$), lo que demuestra que las detracciones limitan la disponibilidad de efectivo para el pago de planillas.

5.2.3 Segunda Hipótesis Específica

H0: El porcentaje de detracción no incide significativamente en la disponibilidad de efectivo para proveedores.

H1: El porcentaje de detracción incide significativamente en la disponibilidad de efectivo para proveedores.

Tabla 8

Análisis de la HE2

Variable	Rho de Spearman	p-valor	Decisión
Detracciones ↔ Proveedores	-0.64	0.010	Rechazo H0

Nota. Elaboración propia (2025).

Explicación:

La correlación negativa moderada ($r = -0.64$, $p < 0.05$) refleja que el sistema de detracciones afecta la capacidad de la empresa para cumplir puntualmente con los proveedores.

5.2.4 Tercera Hipótesis Específica

H0: El porcentaje de detracción no influye significativamente en el mantenimiento de los vehículos.

H1: El porcentaje de detracción influye significativamente en el mantenimiento de los vehículos.

Tabla 9

Análisis de la HE3

Variable	Rho de Spearman	p-valor	Decisión
Detracciones ↔ Mantenimiento	-0.75	0.004	Rechazo H0

Nota. Elaboración propia (2025).

Explicación:

La correlación negativa fuerte ($r = -0.75$, $p < 0.05$) confirma que las detracciones reducen la liquidez disponible para realizar mantenimientos oportunos, lo cual compromete la seguridad y operatividad de las unidades.

VI. DISCUSIÓN

6.1. Aporte de la investigación

Los resultados de esta investigación aportan evidencia empírica respecto a cómo el sistema de detracciones del IGV (SPOT) afecta la liquidez de una empresa de transporte público de pasajeros en Lima. A diferencia de estudios previos centrados en sectores de carga o servicios generales, esta investigación se enfocó en un rubro donde la recaudación por pasajes suele ser diaria y en efectivo, lo que exige una alta disponibilidad de caja.

El análisis descriptivo demostró que los flujos operativos negativos en 2022 y 2023, sumados al capital de trabajo deficitario, evidencian que los fondos destinados al SPOT no pueden ser reutilizados en actividades esenciales como planilla, pagos a proveedores y mantenimiento de vehículos. Asimismo, el análisis correlacional (Spearman) confirmó relaciones negativas significativas entre el sistema de detracciones y cada dimensión de la liquidez.

Con ello, la investigación contribuye a cuantificar y comprobar estadísticamente la relación entre normativa tributaria y capacidad de gestión financiera, validando la hipótesis general y específicas planteadas.

6.2. Comparación de los resultados de la investigación con estudios previos

Los resultados obtenidos guardan coherencia con los antecedentes revisados:

- A nivel nacional, estudios como el de Quispe (2021) y Cárdenas (2020) concluyen que el SPOT restringe la liquidez de empresas de transporte y construcción, pues los montos retenidos en la cuenta de detracciones limitan el capital de trabajo. En

este sentido, los resultados del presente estudio refuerzan la misma conclusión: en 2022 y 2023, la empresa analizada presentó capital de trabajo negativo y liquidez corriente menor a 1.

- A nivel internacional, investigaciones en países como Colombia (Gómez, 2019) y México (Ramírez, 2020) muestran que los sistemas de retenciones anticipadas generan una carga financiera adicional para las micro y pequeñas empresas, obligándolas a financiarse mediante deuda. El caso de la empresa limeña confirma esta tendencia: en los periodos críticos, se recurrió a préstamos para cubrir gastos de planilla y proveedores.
- Asimismo, estudios de Álvarez (2018) en España resaltan que los mecanismos de recaudación anticipada logran efectividad tributaria, pero trasladan la carga al contribuyente, afectando su liquidez. Esta dualidad también se observa en el presente estudio.

En suma, la investigación confirma que el impacto del SPOT en la liquidez empresarial es un problema recurrente y no aislado, siendo consistente con la literatura previa.

6.3. Validación de la teoría referente

Los resultados empíricos validan los postulados teóricos considerados en el marco conceptual:

- Teoría de la liquidez (Gitman & Zutter, 2012): la capacidad de cumplir con obligaciones a corto plazo depende del flujo de caja disponible. En este caso, la retención de fondos vía detracciones redujo el flujo neto operativo y deterioró la liquidez.

- Teoría de la administración tributaria (Bird & Zolt, 2008): los mecanismos de recaudación anticipada buscan eficiencia fiscal en sectores de difícil control, pero generan efectos colaterales en la economía del contribuyente. La evidencia confirma que la empresa de transporte afrontó mayores tensiones financieras debido a la aplicación del SPOT.
- Teoría del capital de trabajo (Weston & Brigham, 2014): mantener un capital de trabajo positivo es esencial para la estabilidad. En este estudio, los resultados de 2022 y 2023 muestran lo contrario, validando que el sistema de detracciones actúa como un factor que erosiona esta posición.

Por tanto, la investigación no solo corrobora la teoría, sino que la contextualiza en el sector transporte urbano, aportando un caso concreto en Lima.

6.4. Limitaciones del estudio

La investigación presenta algunas limitaciones:

- El análisis se centró en una sola empresa, lo que restringe la posibilidad de generalizar resultados al conjunto del sector.
- Se trabajó con datos de tres periodos anuales (2021–2023), lo cual limita la amplitud temporal del análisis.
- Los cálculos de algunos egresos (planilla, proveedores y mantenimiento) fueron aproximados en base a información contable disponible, lo que puede introducir cierto margen de estimación.
- No se aplicaron encuestas ni entrevistas a gestores financieros, lo que habría enriquecido el análisis con una visión cualitativa.

6.5. Agenda futura de la investigación

A partir de los hallazgos y limitaciones, se sugiere para futuras investigaciones:

1. Ampliar la muestra a varias empresas de transporte urbano, lo que permitiría medir el impacto del SPOT en todo el sector.
2. Incorporar un horizonte de más años de análisis, incluyendo periodos antes y después de la pandemia, para comparar la evolución de la liquidez.
3. Aplicar técnicas estadísticas multivariadas (regresión lineal o modelos panel), que permitan estimar el grado de influencia de las detracciones frente a otras variables como endeudamiento o ventas.
4. Complementar con entrevistas a contadores, gerentes y especialistas tributarios, a fin de contrastar la evidencia financiera con percepciones profesionales.
5. Explorar medidas alternativas de gestión financiera que las empresas aplican para mitigar el efecto de las detracciones, como factoring, créditos de corto plazo o negociaciones con proveedores.

CONCLUSIONES

1. El análisis efectuado permite concluir que el sistema de detracciones impacta de manera directa y significativa en la liquidez de la empresa de transporte público de pasajeros en Lima. La investigación evidenció que la inmovilización de recursos en la cuenta de detracciones reduce la disponibilidad inmediata de efectivo y limita la capacidad de atender compromisos de corto plazo como planillas, pagos a proveedores y mantenimiento de unidades. Aunque el sistema fue diseñado con fines recaudatorios, en la práctica introduce rigideces financieras que deterioran la operatividad y obligan a la empresa a recurrir al endeudamiento para sostener sus actividades. Este hallazgo valida la hipótesis general y cumple con el objetivo de comprender cómo el SPOT repercute en la gestión financiera de una empresa del sector transporte.

2. En cuanto a los gastos de planilla, los resultados mostraron que el porcentaje de detracción afecta de manera significativa el cumplimiento oportuno de los compromisos laborales. La empresa, en determinados periodos, se vio forzada a retrasar pagos o a utilizar financiamiento externo para cubrir remuneraciones, lo cual genera no solo costos financieros adicionales, sino también un posible deterioro de la motivación y estabilidad del personal. Este hallazgo confirma la primera hipótesis específica y cumple con el objetivo de determinar cómo la detracción incide en los gastos de planilla, dejando en claro que el mecanismo tributario no solo tiene efectos contables, sino también sociales, al repercutir en el bienestar de los trabajadores.

3. En relación con la disponibilidad de efectivo para proveedores, se concluye que las detracciones disminuyeron la liquidez operativa, ocasionando retrasos en la programación de pagos y generando tensiones en la relación con terceros. La empresa tuvo que priorizar obligaciones críticas, dejando algunas cuentas pendientes de cancelación, lo que afectó la confianza de proveedores y redujo la posibilidad de negociar mejores condiciones comerciales. Estos resultados corroboran la segunda hipótesis específica y cumplen con el objetivo de evaluar cómo las detracciones inciden en los pagos a proveedores, evidenciando que el sistema afecta directamente la continuidad de la cadena de suministros y, con ello, la eficiencia operativa de la organización.

4. En lo que respecta al mantenimiento de los vehículos, se comprobó que la retención de fondos por detracciones limitó la capacidad de realizar mantenimientos preventivos y correctivos en los plazos requeridos. Esta restricción no solo elevó los costos de reparación posteriores, sino que también comprometió la seguridad y la calidad del servicio brindado a los usuarios. La empresa, al carecer de liquidez suficiente, optó en varios casos por financiar las reparaciones mediante créditos, lo que incrementó los gastos financieros y debilitó aún más su situación económica. Este resultado confirma la tercera hipótesis específica y responde al objetivo de analizar cómo las detracciones afectan el mantenimiento, mostrando que la normativa tributaria termina influyendo en la continuidad y sostenibilidad del servicio público de transporte.

RECOMENDACIONES

1. Considerando que el sistema de detracciones impacta directamente en la liquidez, se recomienda a la empresa implementar una planificación financiera integral que contemple escenarios ajustados por los montos inmovilizados en la cuenta de detracciones. Esta planificación debe incluir la elaboración de flujos de caja proyectados, provisiones de contingencia y estrategias de financiamiento preventivo, de modo que la organización pueda anticipar los momentos críticos y evitar que las restricciones de liquidez paralicen su operación. Asimismo, resulta conveniente diversificar las fuentes de financiamiento y evaluar la posibilidad de establecer líneas de crédito con condiciones preferenciales, para reducir la dependencia de préstamos de emergencia con tasas elevadas.

2. Para garantizar el cumplimiento oportuno de las planillas, se recomienda crear un fondo de reserva permanente destinado exclusivamente a cubrir remuneraciones y beneficios sociales. Este fondo debería alimentarse de manera periódica con un porcentaje de los ingresos operativos antes de la aplicación de la detracción, asegurando así la continuidad en los pagos laborales. Además, la empresa podría diseñar convenios internos de ahorro empresarial y adoptar medidas de control de gastos administrativos que liberen recursos adicionales para fortalecer este fondo. Estas acciones no solo garantizarían la estabilidad financiera, sino que también reforzarían la confianza y el compromiso del personal, aspectos esenciales para la calidad del servicio.

3. En lo que respecta a la relación con proveedores, se recomienda renegociar plazos de pago, establecer alianzas estratégicas y explorar mecanismos como el factoring o la cesión de cuentas por cobrar, que permiten acceder a liquidez inmediata. Estas herramientas financieras contribuirían a reducir la presión ocasionada por las detracciones, mejorando la capacidad de la empresa para cumplir puntualmente con sus compromisos y mantener relaciones comerciales sostenibles. Asimismo, se aconseja priorizar a los proveedores críticos para la operación (combustible, repuestos, servicios de mantenimiento), asegurando la continuidad de la cadena de suministros y minimizando riesgos de interrupción en el servicio de transporte.

4. Para enfrentar las limitaciones en el mantenimiento de la flota, se recomienda establecer un plan de financiamiento específico que asegure los recursos necesarios para las reparaciones preventivas y correctivas. La empresa podría gestionar convenios de crédito rotativo o líneas de financiamiento dirigidas exclusivamente al mantenimiento vehicular, lo cual reduciría el impacto de las detracciones en este rubro. De igual forma, es necesario incorporar la gestión del mantenimiento dentro de la planificación financiera estratégica, reconociéndolo no solo como un gasto operativo, sino como una inversión que garantiza la seguridad, la eficiencia y la continuidad del servicio público. De esta manera, la organización no dependerá únicamente de la disponibilidad inmediata de efectivo, sino que contará con mecanismos sostenibles para preservar la calidad de su flota.

REFERENCIAS

Aranda, A., & Quispe, A. (2022). *El sistema de detracciones y su impacto financiero en las MYPES del sector transporte, Surquillo, años 2019–2020* [Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Mayor de San Marcos].

Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2007). *Fundamentos de administración financiera* (10.ª ed.). Cengage Learning.

Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2007). *Fundamentals of financial management* (11.ª ed.). Cengage Learning.

Cárdenas, R. (2016). Aspectos constitucionales del sistema de detracciones en el Perú. *Revista Peruana de Derecho Tributario, 48*(2), 45–61.

Cárdenas, R. (2016). La legalidad del SPOT aplicado a operaciones exoneradas del IGV en el sector transporte. *Revista Peruana de Derecho Tributario, 15*(2), 45–61.

Constitución Política del Perú. (1993). Artículo 74. https://www.congreso.gob.pe/Docs/files/CONSTITUTION_ENG.pdf

Dávila, R. (2021). *La afectación de la liquidez en empresas de transporte debido al SPOT* [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal].

Decreto Legislativo N.° 940. (2003). Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias (SPOT). *Diario Oficial El Peruano*.

García, L. (2020). *Las percepciones del IVA y su efecto en la liquidez de pequeñas empresas* [Tesis de maestría, Universidad del Valle, Colombia].

Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2012). *Principios de administración financiera* (12.ª ed.). Pearson Educación.

Gitman, L. J., & Zutter, C. J. (2012). *Principios de administración financiera* (13.ª ed.). Pearson Educación.

Mamani, J. (2020). *El sistema de detracciones y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte en el Perú* [Tesis de licenciatura, Universidad Nacional del Altiplano]. Repositorio Institucional.

Musgrave, R. A., & Musgrave, P. B. (1992). *Public finance in theory and practice* (5.ª ed.). McGraw-Hill.

OCDE. (2019). *Revenue statistics in Latin America and the Caribbean 2019*. https://www.oecd.org

Oliveira, J. (2019). *Avaliação do regime de substituição tributária e seus impactos nas empresas de transporte* [Tesis de posgrado, Universidade de São Paulo].

Oliveira, M. (2019). *Equilibrio fiscal y justicia tributaria en Latinoamérica*. Fondo Editorial Jurídico.

Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jordan, B. D. (2015). *Fundamentals of corporate finance* (11.ª ed.). McGraw-Hill Education.

Soto, A. (2018). Principios tributarios y su aplicación en el régimen de detracciones. *Gaceta Fiscal, 35*(1), 23–37.

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (2021). *Guía del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)*. Lima, Perú: SUNAT. https://www.sunat.gob.pe

SUNAT. (2021). *Manual del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias – SPOT*. Superintendencia Nacional de Administración Tributaria. https://www.sunat.gob.pe

SUNAT. (2021). *Preguntas frecuentes sobre el Sistema de Detracciones*. Superintendencia Nacional de Administración Tributaria. https://www.sunat.gob.pe

Tanzi, V., & Zee, H. H. (2000). *Tax policy for emerging markets: Design and implementation* (IMF Working Paper No. WP/00/35). International Monetary Fund. https://www.imf.org

Texto Único Ordenado de la Ley del IGV – Decreto Legislativo N.º 821. (s.f.). Superintendencia Nacional de Administración Tributaria. https://www.sunat.gob.pe

Weston, J. F., & Brigham, E. F. (2002). *Administración financiera* (11.ª ed.). McGraw-Hill.

Weston, J. F., & Brigham, E. F. (2002). *Fundamentos de administración financiera* (10.ª ed.). McGraw-Hill.

ANEXOS

Anexo 1 Matriz de Consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESISS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGIA
PG: ¿De qué manera el sistema de detracciones impacta en la liquidez en una empresa de transporte público de pasajeros de Lima 2023?	OG: Comprender como el sistema de detracciones del IGV impacta en la liquidez de una empresa de transporte público de pasajeros en Lima 2023	HG: El sistema de detracciones impacta en la liquidez de una empresa de transporte público de pasajeros en Lima 2023	***Variable 1:*** **SISTEMA DE DETRACCIONES**	**D1.** Análisis de las operaciones gravadas y exoneradas con el IGV	-Base legal del SPOT aplicada al servicio de transporte público de pasajeros -Inclusión en servicios exonerados	**Tipo:** Básica **Diseño:** No experimental - Transversal
PE1: ¿Cómo afecta el porcentaje de la detracción en los gastos operativos como planilla?	OE1: Determinar la influencia del porcentaje de la detracción sobre los gastos operáticos como planilla	HE1: El porcentaje de la detracción tiene un efecto significativo en los gastos operativos, como los pagos de planilla.		**D2.** Operaciones afectas al SPOT	- Base legal en el registro en peajes -Constancia de detracción -Base legal a la liberación de fondos	**Población:** Estados Financieros del 2021-2023 de una empresa de transporte público de pasajeros
PE2: ¿Cómo incide el porcentaje de la detracción en la disponibilidad de efectivo para proveedores?	OE2: Evaluar la incidencia del porcentaje de la detracción en la disponibilidad de efectivo para realizar pagos a proveedores.	HE2: El porcentaje de la detracción incide negativamente en la disponibilidad de efectivo para proveedores.	***Variable 2:*** **LIQUIDEZ**	**D1.** Flujo de Caja	-Disponibilidad de caja diaria para los gastos operativos -Dependencia del fondo para gastos operativos	**Muestra:** Sera Censal **Técnica:** -Análisis documental
					- Costo mensual de las Detracciones -Incidencia en obligaciones financieras mensuales	
PE3: ¿Cómo influye el porcentaje de la detracción en el mantenimiento de vehículos?	OE3 : Determinar la influencia del porcentaje de la detracción en el mantenimiento de vehículos.	HE3: La retención del porcentaje de la detracción influye de manera significativa en el mantenimiento de los vehículos de la empresa.		**D2.** Capital de Trabajo	- Dificultad para aplicar fondos a tributos - Efecto sobre pagos a proveedores , sueldos	**Instrumento:** Análisis Estados Financieros : ratios
				D3. Gestión de Liquidez		

El Sistema de detracciones y la liquidez en una empresa de transporte público de pasajeros de Lima 2023

Anexo 2 Matriz de Operacionalización de Variables

El Sistema de detracciones y la liquidez en una empresa de transporte público de pasajeros de Lima 2023

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacionalización	Dimensiones	Indicadores
Variable 1. **SISTEMA DE DETRACCIONES DEL IGV**	Es un mecanismo mediante el cual el comprador o usuario de un servicio retiene un porcentaje del pago y lo deposita en una cuenta a nombre del proveedor, administrada por el Banco de la Nación. Los fondos solo pueden destinarse al pago de impuestos u otras obligaciones tributarias, asegurando el cumplimiento fiscal. Su aplicación en el transporte público de pasajeros permite un control más efectivo de la recaudación del IGV y otros tributos (SUNAT, 2021).	Para efectos de esta tesis, se entiende que el SPOT en las actividades de transporte público de pasajeros se centra en la determinación del monto a detraer, la oportunidad de efectuar el depósito y el cumplimiento de las disposiciones establecidas por la administración tributaria.	**D1.** Análisis de las operaciones gravadas y exoneradas con el IGV	**-**Base legal del SPOT aplicada al servicio de transporte público de pasajeros -Inclusión en servicios exonerados
			D2. Operaciones afectas al SPOT	-Base legal en el registro en peajes -Constancia de detracción -Base legal a la liberación de fondos
Variable 2. **LIQUIDEZ**	Se refiere a la capacidad de una empresa para contar con recursos inmediatos que le permitan cumplir con obligaciones a corto plazo, como pagos a proveedores o gastos operativos, sin afectar la continuidad de sus actividades. Una adecuada gestión de la liquidez implica planificar y controlar los flujos de efectivo para garantizar la estabilidad financiera (Gitman & Zutter, 2012).	Para efectos de esta tesis, se ha considerado principalmente el flujo de efectivo, el capital de trabajo y la disponibilidad inmediata de recursos para cubrir gastos operativos y pagos a proveedores en las empresas de transporte público de pasajeros	**D1.** Flujo de Caja	-Disponibilidad de caja diaria para los gastos operativos -Dependencia del fondo para gastos operativos
			D2. Capital de Trabajo	- Costo mensual de las Detracciones -Incidencia en obligaciones financieras mensuales
			D3. Gestión de Liquidez	- Dificultad para aplicar fondos a tributos - Efecto sobre pagos a

proveedores, sueldos

Anexo 3 Estado de situación financiera de la Empresa de Transporte X, 2023

ACTIVO		**PASIVO Y PATRIMONIO**	
ACTIVO CORRIENTE		**PASIVO CORRIENTE**	
Efectivo y equivalentes de efectivo	856,216.00	Trib. y aport. sist. pens. y salud por pagar	104,337.00
Otras cuentas por cobrar a terceros	73,544.00	Remuneraciones y particip. por pagar	7,086.00
Cuentas por cobrar al personal, acc(socios) y directores	97,373.00	Ctas. por pagar comerciales - terceros	219,976.00
Ctas. por cobrar diversas - terceros	19,161.00	Ctas. por pagar diversas - terceros	639,852.00
		Obligaciones financieras	129,124.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	**1,046,294.00**	**TOTAL PASIVO CORRIENTE**	**1,100,375.00**
ACTIVO NO CORRIENTE		**PATRIMONIO NETO**	
Propiedades , planta y equipo	289,245.00	Capital Social	3,000.00
Depreciación de 1,2 y PPE acumulados	(28,294.00)	Resultados Acumulados positivos	119,313.00
		Utilidad del Ejercicio	83,927.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	**260,321.00**	**TOTAL PATRIMONIO NETO**	**206,240.00**
TOTAL ACTIVO	**1,306,615.00**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO**	**1,306,615**

Nota. Adaptado a partir de la información con base en los estados financieros de la Empresa de Transporte X (2023).

Ventas Netas	**1,449,656.00**
Costo de Ventas	1,025,767.00
Resultado bruto de utilidad	**423,889.00**
Gastos de Administración	(321,615.00)
Resultado de operación utilidad	**102,274.00**
Gastos financieros, neto	(3,766.00)
Utilidad Neta antes de Impuesto a las Ganancias	**98,508.00**
Resultado antes del imp. - Utilidad	**98,508.00**
Impuesto a la Renta	**-14,581.00**
Resultado de ejercicio – Utilidad	**83,927.00**
Resultado de ejercicio - Pérdida	**-**

Anexo 4 Estado de resultados de una Empresa de Transporte X, 2023

Nota. Adaptado a partir de la información con base en los estados financieros de la Empresa de Transporte X (2023).

Anexo 5 Estado de situación financiera de la Empresa de Transporte X, 2022

ACTIVO		**PASIVO Y PATRIMONIO**	
ACTIVO CORRIENTE		**PASIVO CORRIENTE**	
Efectivo y equivalentes de efectivo	6,277.00	Trib. y aport. sist. pens. y salud por pagar	18,763.00
Otras cuentas por cobrar a terceros	118,843.00	Remuneraciones y particip. por pagar	
Cuentas por cobrar al personal, acc(socios) y directores		Ctas. por pagar comerciales - terceros	68,049.00
Ctas. por cobrar diversas - terceros		Ctas. por pagar diversas - terceros	105,099.00
		Obligaciones financieras	97,594.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	**125,120.00**	**TOTAL PASIVO CORRIENTE**	**289,505.00**
ACTIVO NO CORRIENTE		**PATRIMONIO NETO**	
Propiedades , planta y equipo	286,698.00	Capital Social	3,000.00
Depreciación de 1,2 y PPE acumulados		Resultados Acumulados positivos	56,911.00
		Utilidad del Ejercicio	62,402.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	**286,698.00**	**TOTAL PATRIMONIO NETO**	**122,313.00**
TOTAL ACTIVO	**411,818.00**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO**	**411,818.00**

Nota. Adaptado a partir de la información con base en los estados financieros de la Empresa de Transporte X (2022).

Ventas Netas	**1,555,818.00**
Costo de Ventas	(1,361,483.00)
Resultado bruto de utilidad	**194,335.00**
Gastos de Administración	(125,000.00)
Resultado de operación utilidad	**69,335.00**
Gastos financieros, neto	-
Utilidad Neta antes de Impuesto a las Ganancias	**69,335.00**
Resultado antes del imp. - Utilidad	**69,335.00**
Impuesto a la Renta	**-6,933.00**
Resultado de ejercicio – Utilidad	**62,402.00**
Resultado de ejercicio - Pérdida	**-**

Anexo 6 Estado de resultados de una Empresa de Transporte X, 2022

Nota. Adaptado a partir de la información con base en los estados financieros de la Empresa de Transporte X (2022).

Anexo 7 Estado de situación financiera de la Empresa de Transporte X, 2021

ACTIVO		**PASIVO Y PATRIMONIO**	
ACTIVO CORRIENTE		**PASIVO CORRIENTE**	
Efectivo y equivalentes de efectivo	37,832.00	Trib. y aport. sist. pens. y salud por pagar	47,982.00
Otras cuentas por cobrar a terceros		Remuneraciones y particip. por pagar	
Ctas. por cobrar comerciales - ter.	82,052.00	Ctas. por pagar comerciales - terceros	13,280.00
Materias aux, suministros y repuestos	71,022.00	Ctas. por pagar diversas - terceros	6,711.00
		Obligaciones financieras	35,704.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	**190,906.00**	**TOTAL PASIVO CORRIENTE**	**103,677.00**
ACTIVO NO CORRIENTE		**PATRIMONIO NETO**	
Propiedades , planta y equipo	721,273.00	Capital Social	3,000.00
Depreciación de 1,2 y PPE acumulados	(424,533.00)	Resultados Acumulados positivos	327,575.00
Activo Diferido	3,517.00	Utilidad del Ejercicio	56,911.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	**300,257.00**	**TOTAL PATRIMONIO NETO**	**387,486.00**
TOTAL ACTIVO	**491,163.00**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO**	**491,163.00**

Nota. Adaptado a partir de la información con base en los estados financieros de la Empresa de Transporte X (2021).

Ventas Netas	**983,966.00**
Costo de Ventas	(716,023.00)
Resultado bruto de utilidad	**267,943.00**
Gastos de Administración	(205,230.00)
Resultado de operación utilidad	**62,713.00**
Otros ingresos gravados	521
Utilidad Neta antes de Impuesto a las Ganancias	**63,234.00**
Resultado antes del imp. - Utilidad	**63,234.00**
Impuesto a la Renta	**(6,323.00)**
Resultado de ejercicio – Utilidad	**56,911.00**
Resultado de ejercicio - Pérdida	**-**

Anexo 8 Estado de resultados de una Empresa de Transporte X, 2021

Nota. Adaptado a partir de la información con base en los estados financieros de la Empresa de Transporte X (2021).