



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

TESIS

Para optar el título profesional de Contador Público

El Impuesto selectivo al consumo y la liquidez en una empresa
de transporte

PRESENTADO POR

Chacon Mercado, Henry Marcial
Lalupu Aguirre, Carmela
Lalupu Aguirre, Luz Manuela

ASESOR

Araujo Orihuela, Mabel Pamela

Los Olivos, 2021

DEDICATORIA

Dedicado a Dios, a nuestros padres: Graciela Aguirre y Edilberto Lalupu; Luisa Mercado y Alfredo Chacon; familiares que siempre creyeron en nosotros y nos alentaron para lograr nuestros objetivos, a nuestros hijos con la finalidad de enseñarles que se puede alcanzar metas que parecen ser imposibles como un título profesional; y que todo sacrificio tiene su recompensa; Willy, Jhosberth, Shadya y Ghabriel; esto es por ustedes y para ustedes con el gran amor que les tenemos. Profesora Mabel Araujo gracias por dedicación y enseñanzas.

RESUMEN

En el presente trabajo de investigación titulada “El Impuesto Selectivo al Consumo y la Liquidez en una empresa de transporte”, tiene como objetivo general, analizar cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta la liquidez de una empresa de transporte de carga pesada.

En cuanto a la metodología que se aplicó es de enfoque cuantitativo, de alcance descriptivo, se utilizó la técnica del análisis documental; también se empleó el instrumento de la guía de análisis documental. La muestra está conformada por documentos contables, como comprobantes de pago, estados de situación financiera y contratos.

El resultado más significativo es el incremento del ISC en el combustible el cual afecto en la empresa de transporte de forma negativa disminuyendo su liquidez. En objetivo general se ha demostrado en base a los resultados que en el estudio del análisis con incremento la empresa dispone de 2.78 soles para cubrir cada sol de deuda; sin embargo, en el análisis sin incremento la empresa hubiese obtenido una ratio de 3.36 soles. Por lo tanto, la empresa concluye con una liquidez positiva pero no era el que se esperaba; ya que la entidad se proyectaba con una liquidez más elevada para cumplir con objetivos planteados a inicios de año; por ejemplo, compras de nuevas unidades, ampliar rutas a distintas partes del Perú y asimismo ampliar su cartera de clientes.

Palabras claves: Impuesto selectivo al consumo, liquidez, ratio de prueba defensiva, ratio de capital de trabajo.

ABSTRACT

In this research work entitled "The Selective Consumption Tax and Liquidity in a transport company", its general objective is to analyze how the Selective Consumption Tax affects the liquidity of a heavy load transport company.

As for the methodology that was applied, it is a quantitative approach, descriptive in scope, the technique of documentary analysis was used; The document analysis guide instrument was also used. The sample is made up of accounting documents, such as payment vouchers, financial statements and contracts.

The most significant result is the increase in the ISC in fuel, which negatively affected the transport company, reducing its liquidity. In general, it has been shown based on the results that in the study of the analysis with increase, the company has 2.78 soles to cover each sol of debt; however, in the analysis without increase, the company would

have obtained a ratio of 3.36 soles. Therefore, the company concludes with positive liquidity but it was not what was expected; since the entity was projected with a higher liquidity to meet the objectives set at the beginning of the year; for example, purchases of new units, expanding routes to different parts of Peru and also expanding its client portfolio.

Keywords: Selective consumption tax, liquidity, defensive test ratio, working capital ratio

CONTENIDO

DEDICATORIA.....	ii
RESUMEN.....	iii
ABSTRACT.....	iv
CONTENIDO.....	v
LISTA DE FIGURAS.....	vi
LISTAS DE TABLAS.....	vii
INTRODUCCIÓN.....	1
METODÓLOGIA.....	22
Diseño de investigación.....	22
Medición o instrumentos.....	23
Procedimiento.....	24
ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	25
DISCUSIÓN.....	38
CONCLUSIONES.....	40
RECOMENDACIONES.....	41
REFERENCIAS.....	42
ANEXOS.....	47

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.	Recaudación del Impuesto selectivo al consumo 2014-2018.....	4
Figura 2.	Porcentajes de empresas de carga por departamento,214-2018	7
Figura 3.	Esquema del Sistema Tributario Nacional, vigente desde 1994.	11
Figura 4.	Fórmula en el sistema al valor según precio de venta al público.....	13
Figura 5.	Comparación de Compras del 2018	29
Figura 6.	Variación en compra de combustible del periodo 2018.....	30
Figura 7.	Comparación de Ratio de Capital de Trabajo	32
Figura 8.	Comparación de Ratio de Prueba Defensiva.....	34
Figura 9.	Variación entre ratio Capital de Trabajo y Prueba Defensiva.....	35
Figura 10.	Comparación de Ratio de Liquidez	37

LISTAS DE TABLAS

Tabla 1.	Variación de tasas del impuesto selectivo al consumo al periodo 2018.	3
Tabla 2.	Empresas de servicio de carga por departamentos	6
Tabla 3.	Precios promedio al consumidor en los años 2015-2019 en Lima Metropolitana con variación porcentual	15
Tabla 4.	Índice de Nocividad de Combustibles.....	16
Tabla 5.	Fórmula de liquidez:.....	20
Tabla 6.	Fórmula de capital de trabajo	20
Tabla 7.	Fórmula de prueba defensiva	21
Tabla 8.	Clientes fijos con contratos por todo el periodo 2018.....	25
Tabla 9.	Detalle de las rutas de origen y destino por cliente	26
Tabla 10.	Detalle de las rutas de origen y destino del cliente consorcio	26
Tabla 11.	Detalle de las rutas de origen y destino del cliente Quicornac.....	27
Tabla 12.	Detalle de las rutas de origen y destino del cliente Agrovisión	27
Tabla 13.	Compras de combustible año 2018.	28
Tabla 14.	Datos extraídos del Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre del 2018.....	31
Tabla 15.	Comparación de Ratio de Capital de Trabajo.	31
Tabla 16.	Datos para la comparación del incremento del ISC.	32
Tabla 17.	Comparación de Ratio de Prueba Defensiva.	33
Tabla 18.	Variación del ISC entre los ratios de prueba defensiva el capital de trabajo.	34
Tabla 19.	Datos extraídos del Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre del 2018.....	36
Tabla 20.	Comparación de Ratio de Liquidez	37

INTRODUCCIÓN

En el territorio peruano; los procedimientos del sistema tributario en el Perú se hallan en la reforma tributaria establecida en diciembre de 1990, en los Decretos Legislativos N°617, 619, 620, 621, 622 y 623. Posteriormente estos se anulan a consecuencia que dificultaba la regulación y los resultados de la recaudación se encontraban lejos de lo proyectado de la Administración tributaria. Luego, en 1992 por Decreto Ley 25988, se deroga otro conjunto numeroso de tributos que no cumplían con el objetivo por el que fueron creados, uno de esos aspectos es: la baja recaudación, así como tasas; cuyo rendimiento tenía una utilización ajena al de cubrir el costo de los trabajos o servicios públicos. Es el caso de tributo por salida al exterior y una serie de privilegios y beneficios tributarios. Asimismo, este Decreto Ley menciona de modo sistemático los impuestos actuales en el Perú, modelo que en adelante serán adoptadas por el Decreto Legislativo 771(diciembre de 1994), vigente hasta la actualidad. (Bravo, 2018).

El Sistema tributario peruano es agrupamiento que involucra principios, normas jurídicas e instituciones que regularizan las instrucciones y compromisos formales precisos para hacer viable el flujo de impuestos en el ámbito nacional, además este se administra a través del Decreto Legislativo N°. 771 es conocido también la Ley Marco del Sistema Tributario Nacional. Este sistema tiene como fin ampliar la recaudación, además ofrecer una eficacia mucho mayor con una larga duración, simplicidad y por último distribuir justamente los ingresos que pertenecen a las Municipalidades. (SUNAT, 2020). Así mismo la Constitución de 1993, se establece niveles que le permitan agrupar diversos mecanismos ejecutores de bienes y servicios públicos el cual será cubiertos con dinero recaudado por el estado, estos son: el gobierno local, el gobierno regional y nacional.

El sistema tributario está conformado por columnas que le permiten funcionar de manera eficiente, una de ellas es la política tributaria; diseñada por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), con lineamiento el cual regirá a dicho sistema creando normas tributarias que le permitan ajustar y salvaguarda la conservabilidad de las finanzas del estado. La política tributaria se implementa a través de las normas tributarias conformado por el código tributario; por último: la administración tributaria como un elemento, es conformada por los órganos del estado comisionados de emplear la política tributaria. A nivel nacional, es ejercida por la

Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. El código tributario es la herramienta primordial del Sistema tributario, sus disposiciones se utilizan a los diversos tributos. (Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria, 2018).

El impuesto selectivo al consumo (I.S.C), se estableció a través del artículo 52 de la ley N°30641 texto único ordenado de la ley del impuesto general a las ventas (IGV) en el año 1999, publicado el 15 de abril y entrara en vigencia el 16 del mismo mes, con el decreto supremo N° 055-99-EF-1999, el cual se le considerara en adelante con las mismas condiciones que el I.G.V, mencionado en el artículo N°04 de dicha ley (SUNAT,2020)

Se ha observado que en los últimos años la demanda de diversos bienes a incrementado; tales como las bebidas alcohólicas, azucaradas, combustibles, etc. Pero los capitales para atender padecimientos causadas por el consumo de dichos productos no son suficientes, como por ejemplo el consumo de combustibles que emite el dióxido de carbono (CO₂) tendió a crecer, a diferencia de la recaudación por el impuesto de dicho suministro redujo de 1.6% del Producto Bruto Interno (PBI) en el 2003 a 0.4% en el 2017, como resultado un déficit en los recursos para atender externalidades negativas. Por ello, fueron tres entidades que se pusieron en coordinación para modificar el ISC, el Ministerio de economía y Finanzas (MEF), Ministerio del Medio Ambiente (MINAM) y el Ministerio de Salud (MINSa); dicha modificación se basó al incremento de las tasas a productos que afectan en mayor incidencia el medio ambiente y en lo primordial la salud. Según el estudio realizado por la universidad Harvard; el gasto social de enfermedades no transmisibles tiene un promedio de \$ 24, millones de dólares anuales, que equivale el 11% del PBI anual en Perú. La organización mundial de la salud (OMS) recomienda que para combatir este tipo de enfermedades a consecuencia de estos productos nocivos se debe implementar otros tipos medidas, como el ISC. Según la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) el Perú gasta 3.7% en salud, índice más bajo en comparación a países cercanos como Brasil, Chile, Colombia y Argentina. Entre estos su promedio oscila entre el 4.4% y 7.1% de su producto bruto interno. La superintendencia nacional de aduanas y administración tributaria (SUNAT) está mejorando el control en sectores de comercialización informal y procedencia dudosa con una tecnología mejorada, para contribuir a los cambios planteados por el MINSa, MEF Y MINAM. (MEF, 2018).

A consecuencia de ello, en el periodo 2018; el 09 de mayo se promulga la publicación en el diario El Peruano; modificando el apéndice III del T.U.O de la ley del I.G.V y del I.S.C.

Este fue creado debido al impacto perjudicial en la salud y el medio ambiente. El MEF vario el ISC a los bienes como son los vehículos nuevos y usados, bienes que contengan tabaco (cigarrillo), alcohol, combustibles nocivos y bebidas azucaradas. En tanto, el sector de transporte ha soportado variaciones que afecta directamente al combustible; el cual es indispensable para el funcionamiento de las unidades de transporte. El combustible diésel B5 S5 antes costaba S/1.10 (2014) y al alza cuesta S/1.49 (2018), una diferencia de S/0.39 céntimos por galón. (RPP, 2018).

Tabla 1

Variación de tasas del impuesto selectivo al consumo al periodo 2018.

PRODUCTOS	CARACTERISTAS	ANTES (abril 2018)	DESPUES (mayo 2018)
Bebidas azucaradas	Si su contenido total de azúcar es igual o mayor a 6g. Por 100ml.	17%	25%
Cigarros	De tabaco negro y rubio.	S/ 0.18 por cigarrillo	S/ 0.27 por cigarrillo
Bebidas alcohólicas	Grado de alcohol:		
	0° A 6°	S/ 1.25	30% (Pvp)
	6° A 12°	S/ 2.50	25%
	12° A 20°	S/ 2.70	25%
	20° A Mas	S/ 3.40	25%
Combustibles modificados más relevantes		Por galón	Por galón
	Gasohol 84	S/ 0.80	S/ 1.22
	Gasohol 90	S/ 0.99	S/ 1.16
	Gasohol 95	S/ 1.07	S/ 1.13
	Gasohol 97	S/ 1.13	S/ 1.13
	Diésel B5s>50	S/ 1.10	S/ 1.49
Vehículos	Nuevos	A gasolina	0%
		A diésel	10%
	Usados	A gasolina	30%
		A diésel	40%

En la tabla 1 desarrollada describe la variación del Impuesto Selectivo al Consumo regulada por el Decreto Supremo No. 094-2018-EF a productos de bebidas azucaradas, cigarros, bebidas alcohólicas, combustibles con mayor grado de nocividad y vehículos. Fuente (RPP, 2018)

Interpretación: En la tabla se obtiene evaluar la variación que ha sufrido las mercancías que generan externalidades negativas a la salud y el medio ambiente, incrementó cada producto en los siguientes promedios: para bebidas azucaradas en 8%, cigarros en S/ 0.09 por cigarrillo, bebidas alcohólicas en 8% a excepción con grado de 6° A 12° se mantuvo en 25%, combustibles S/ 0.21 por galón a excepción de Gasohol 97 mantuvo a S/ 1.13 y a vehículos nuevos y usados en 10%. Según estudios estadísticos de la Institución Nacional de Estadística e Informática (INEI), entre los meses de enero y agosto del año 2017 se incrementó en un 2,25% el subsector transporte, la mayor actividad se debe al transporte aéreo, transporte terrestre de carga, transporte de pasajeros por vía férrea y carretera principalmente (INEI, 2017). El sector de servicios de transporte de carga seguirá con un incremento gradual en medida que avancen las reducciones de barreras y trabas burocráticas incluyendo la disminución de procesos para concluir con obras por impuestos y concesiones.

Según interpretaciones al Decreto Supremo N°055-99-EF, aprobado por el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuestos Selectivo al Consumo (TUO), el incremento de las tasas de productos que no son de primera necesidad se debe a que en el Perú existe poca conciencia de conservar el medio ambiente, esperando que con estas modificaciones el nivel de contaminación disminuya.



Figura 1. Recaudación del Impuesto selectivo al consumo 2014-2018
Fuente: SUNAT: División de estadísticas-Gerencia de Estudios Económicos.

En la figura se aprecia la recaudación del impuesto selectivo al consumo del 2014 al 2018.

Interpretación: En la figura 1 se evidencia la recaudación de la SUNAT respecto al impuesto selectivo al consumo evaluación y su crecimiento porcentual de periodo en periodo hasta llegar el 2018, para el 2014 la recaudación era inferior a lo que vemos en los últimos años.

Se observa la variación de la recaudación del impuesto selectivo al consumo desde el periodo 2014 al 2018; siendo este último año la mayor tasa recaudada con S/6,860 millones, significando un incremento porcentual de 7.2% comparando con lo recaudado el 2017 con S/545 millones. La SUNAT en su memoria estadística del 2018 explica que lo recaudado no solo es gracias a la evolución de las actividades económicas, esto también se debe al incremento de las tasas impuestas a ciertos productos tales como combustibles, cigarros, azúcares entre otros; en el mes de mayo del periodo 2018. Con respecto a otros productos distintos al combustible la recaudación fue de S/4,295 millones evidenciando un crecimiento de 14.2%, a diferencia del combustible que la recaudación en el 2018 fue de S/2,565 millones, presentando una caída de recaudación de -2.8%, debido a compensación y créditos acumulados a favor del contribuyente pese a la mayor tasa aplicada en su determinación del impuesto (SUNAT, 2019).

Tabla 2

Empresas de servicio de carga por departamentos

Empresas del Servicio de Carga según departamento, 2014 – 2018					
	<i>I SEMESTRE</i>				
	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	85 759	94 752	90 794	105 514	120 524
Amazonas	294	301	286	349	401
Ancash	772	827	852	904	923
Apurímac	736	828	866	992	1382
Arequipa	7 814	8 270	8 114	9 279	10 350
Ayacucho	1 013	1 178	1 050	1 242	1 536
Cajamarca	1 873	2 008	2 032	2 390	3 026
Cuzco	3 110	3 846	3 828	4 407	5 091
Huancavelica	7	10	13	26	41
Huánuco	1 159	1 326	1 361	1 703	2 035
Ica	2 159	2 305	2 133	2 328	2 569
Junín	3 843	3 988	3 634	4 006	4 179
La Libertad	6 195	6 393	5 914	6 695	7 373
Lambayeque	4 518	4 745	4 704	5 071	5 602
Lima	41 427	46 780	44 418	52 929	60 621
Loreto	7	7	7	6	6
Madre de Dios	766	810	807	820	884
Moquegua	378	432	410	469	536
Pasco	228	236	242	242	238
Piura	3 893	4 225	3 984	4 596	5 212
Puno	1675	2035	2064	2572	3426
San Martín	901	1043	1045	1175	1423
Tacna	1 691	1 770	1 731	1 895	2 093
Tumbes	713	741	697	757	822
Ucayali	587	648	602	661	755

Fuente: Boletín Estadístico 2018 Ministerio de transporte y comunicaciones (MTC)

DGTT - Elaboración: OGPP - Oficina de Estadística.

Interpretación: En la tabla 2 según los estudios estadísticos del Ministerio de transporte y Comunicaciones muestra a las empresas servicios de transporte de carga por departamentos de los años 2014 -2018 del I semestre de los departamentos con más entidades de servicio de transporte de carga es Lima obteniendo un 50.3% en constituciones de empresas, le sigue Arequipa con un 8.6% y La Libertad con 6.1%.

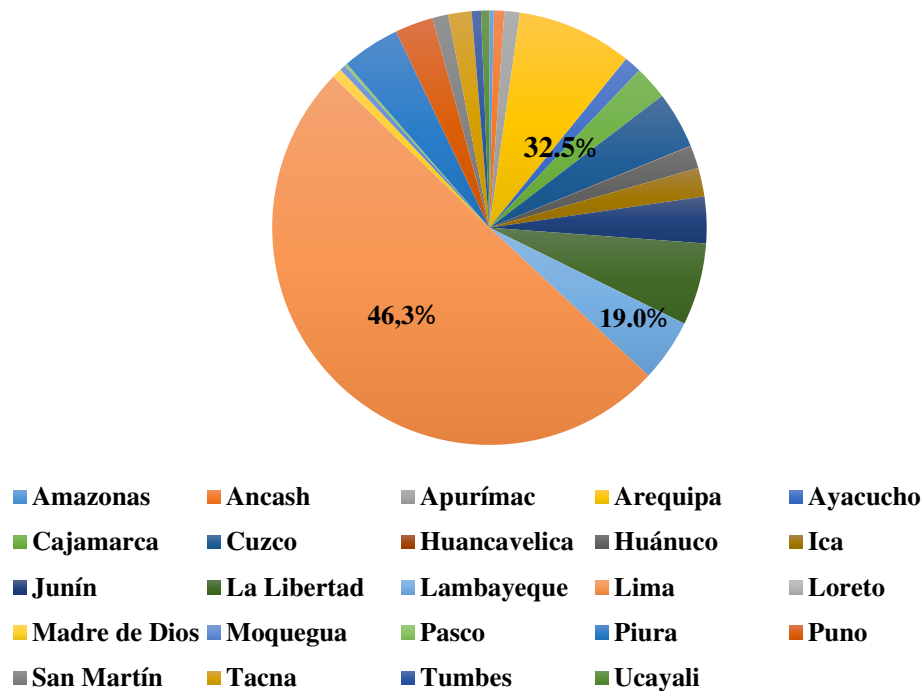


Figura 2. Porcentajes de empresas de carga por departamento, 2018

Fuente: Elaboración propia.

En esta figura se muestra el servicio de carga los departamentos en importes porcentuales.

Interpretación: La figura 2 se ha extraído de la tabla 2, los datos del I semestre del 2018, en ello Lima representa un 46.3 %, Arequipa un 32.5%, La libertad 19.0% del total de entidades de servicios de carga a nivel nacional, reflejando Lima ser el departamento con más empresas de este rubro.

En el Perú existen muchas empresas dedicadas al servicio de transporte de carga pesada, en su mayoría empresas pequeñas que trabajan día a día con el esfuerzo de solventar sus gastos y obtener resultados positivos para seguir en el mercado comercial. En efecto, la entidad de transporte de carga pesada objeto de estudio tiene como actividad primordial el servicio de traslado de mercaderías. A inicios de cada año se cierran y firman contratos con empresas específicas, dentro de sus gastos primordiales están los de combustibles siendo esto uno de los principales suministros para brindar el servicio, luego de un incremento sorpresivo del ISC en los combustibles en el mes de mayo del año 2018, el desembolso de efectivo aumentó notablemente a mediados del año 2018. El incremento de dicho impuesto provoca que estos gastos y costos que no se esperaban afecten la liquidez, provocando una inevitable alteración en sus estados financieros de dicha empresa.

Es decir, en la presente investigación se busca analizar cómo este incremento también provocó variaciones en los estados financieros, para ello, se examina haciendo uso de las ratios de liquidez para identificar la pérdida de efectivo por dicho incremento.

Si estos resultados son significativos se buscarán e implementarán mecanismos para contrarrestar futuras pérdidas, y de esta manera efectuar con las obligaciones en un corto plazo, asimismo con los objetivos de la empresa.

Para el presente trabajo de investigación se requiere de antecedentes internacionales y nacionales que se asemejen al tema de estudio, para ello se toma en consideración investigaciones importantes que ayuden a profundizar la investigación.

Vivanco (2014), señala que el gravamen selectivo al consumo en 1986 fue establecido en Santiago de Chile para financiar la reconstrucción de la nación después del terremoto de 1985, luego este impuesto es percibido como un recaudo para la infraestructura vial interurbana, después fue justificada como materia de recaudación, aunque tienen un problema de externalidad como la contaminación local y global que no cubre el costo privado que implica la distribución de combustibles “diésel y gasolina” en el 2009 se dispone un incremento temporal del impuesto específico a los combustibles ello dispone el comienzo del contaminador-pagador originando imagen de responsabilidad socio-ambiental.

De acuerdo con Azurduy (2016) en su tesis tributación vehicular: impuesto a los combustibles, peaje, permiso de circulación y restricción vehicular; llega a la conclusión que el impuesto selectivo al combustible paso de ser un impuesto regulador a un impuesto recaudador, dado que los efectos se pueden evidenciar en el aumento notable en los últimos años del parque automotor de vehículos que usan el combustible diésel, como alternativa para los usuarios debido a que la gasolina tiene un impuesto que cuadruplica a la del diésel, es un caso muy particular que llama la atención debido que en el Perú a los combustibles que más contaminan mayor es su aplicación de impuesto, para lograr desincentivar a la población el menor uso de productos altamente nocivos para la salud del ciudadano.

Justiniani y Vilcapoma (2017) en la investigación realizada sustenta sobre los efectos de la aplicación de beneficios tributarios, específicamente de la reintegro del impuesto selectivo al consumo por las compras de combustible para proporcionar servicio de transporte de pasajeros Cusco - Sicuani en el departamento Cusco y explica el obstáculo y la pésima gestión

administrativa al no contar con los requisitos requeridos por norma y lograr el beneficio tributario otorgado por el gobierno, pues los investigadores consideran este beneficio como una gran oportunidad para obtener mayor capacidad adquisitiva en su liquidez e invertir en activos y mejorar su calidad de servicio; como también resalta la presencia del alto nivel de informalidad en las operaciones de la empresa, asimismo menciona los servicios de transporte de organizaciones sin contar con la inscripción ante la administración tributaria; por lo tanto no pueden ser merecedores del beneficio otorgado. Por otro lado, la empresa obedece a una estrategia irregular y ello permite obtener un capital de trabajo considerable que ayuda la continuidad de la actividad comercial.

Asimismo, encontramos la investigación analizada por Trelles y Ochoa (2018), en la cual manifiesta los elementos que obstaculizan acceder al beneficio de la reintegro del impuesto selectivo al consumo por adquirir combustible y prestar servicio de carga en el departamento de Cusco, fundamenta con tres elementos estadísticos desfavorables; la nulidad de la norma, incumplimiento de los requisitos y suspicacia de afrontar una posible fiscalización, sintetiza en un caso de una posible aplicación del beneficio tributario incrementando su liquidez, liquidez ácida y capital de trabajo siendo una gran oportunidad para cubrir sus obligaciones financieras y tributarias.

A continuación, se sintetiza un análisis sobre la teoría de las variables de la presente investigación de diferentes autores, por ende, se quiere detallar como el alza del ISC afecta a la liquidez de la compañía de transporte de carga pesada.

Sistema Tributario Nacional

Según Panta (2017) el sistema tributario nacional es un grupo sistemático, uniforme y ligado a principios, normas e instituciones que regulan vinculaciones que se dan origen por las aplicaciones de los tributos en la nación, el cual está regido por el Decreto Legislativo 771 de la Ley Marco del sistema tributario Nacional. Este se halla compuesto de tres elementos primordiales como: la política tributaria regida por el Ministerio de Economía y Finanzas (Poder Legislativo), las normas tributarias-Código Tributario, además la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) y municipios.

En 1994 el Poder ejecutivo dictó dicho Decreto Legislativo con la finalidad de incrementar la recaudación fiscal y ofrecer eficiencia en dicho sistema, además distribuir lo recaudado de forma equitativa a las municipalidades competentes.

Código Tributario

Cuando se habla del código tributario, vale enfatizar sobre su creación por ser el pilar principal de aplicación en el sistema tributario peruano, el cual las normas son aplicadas a diversos tributos de forma sinóptica. SUNAT (2020). Además, Panta (2017), manifiesta que dicho código comprende disposiciones y normas de materia tributaria que regulan de manera general y no de manera específica a los tributos.

A. Tributos

Para Ccaccya (2016), los tributos son contraprestaciones de dinero dentro del territorio de estado, e impone coacción a través de legislaciones; como arma principal tiene al capítulo IV, Artículo 74 de la Constitución Política del Perú 1993 y el Código Tributario. Además, determina la clasificación tripartita del tributo, impuesto, contribuciones y tasa (Ruiz, 2009).

Impuesto

Es un tributo que no suscita al estado beneficiar directamente al ciudadano puesto que este se encuentra en la capacidad de aportar financieramente a la administración pública. Se clasifican en directos e indirectos: impuesto a la renta y el impuesto general a las ventas (Ccaccya, 2016).

Contribuciones

Es el tributo que genera compromiso entre el estado y el contribuyente debido a sus aportes de este. (Ccaccya, 2016).

Tasas

Es el tributo cuyo compromiso se efectúa mediante servicios público hacia el beneficiario. Estas a su vez se agrupan en tres categorías (Ccaccya, 2016).

Arbitrios: Se costean por la contraprestación o sostenimiento de un servicio que la entidad pública presta a la sociedad.

Derechos: Se paga por la contraprestación de una prestación administrativa ante una entidad pública.

Licencias: Son tasas que se paga para obtener autorización específica para ejecutar actividades en beneficio particular sujetas a controles o fiscalizaciones (Ccaccya, 2016).

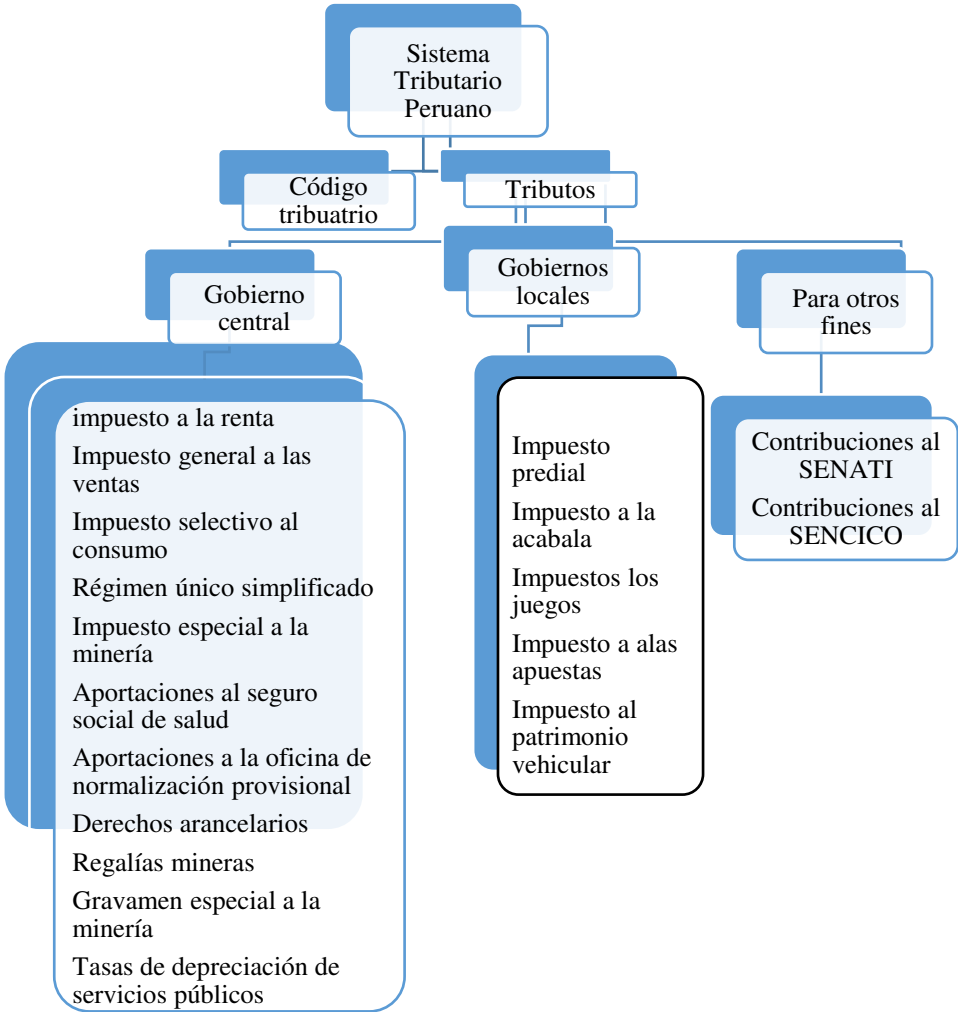


Figura 3. Esquema del Sistema Tributario Nacional, vigente desde 1994. La figura 3 muestra el detalle de los tributos con los que cuenta el gobierno Central, Local y otros fines. Adaptado de SUNAT (2020).

Interpretación: en el esquema líneas arriba podemos apreciar la composición del sistema tributario peruano de forma sencilla, está compuesto por el código tributario y los tributos, dentro de los tributos encontramos tres organismos gubernamentales como: el gobierno central,

regional y municipal. Cada uno de estos poderes políticos asumen el cargo de ejecutar y administrar los tributos responsablemente; como obras públicas, etc.

Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)

Según el Decreto Supremo N° 055-99-EF, se aprobó el TUO en cumplimiento de lo dispuesto por la Cuarta Disposición Final de la Ley N° 27039 (Ley que varía el Decreto Legislativo N° 821, Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo). Asimismo, el reglamento fue admitido mediante el Decreto Supremo N° 29-94-EF. El ISC es un impuesto específico y monofásico que grava la venta de ciertos bienes dentro del país, interpuestos por el apéndice III y IV como combustibles, bebidas y entre otros; incluyendo los juegos de azar y las apuestas, además la venta en el país por importación de los bienes que se especifican en el literal A del apéndice IV del ISC.

De igual manera Orozco (2017), define al ISC como el impuesto que grava sólo fines específicos como al combustible, gaseosas, cigarrillos, etc., en el mundo entero se recauda con la finalidad de poder hacer frente a gastos generados por productos que causan efectos perjudiciales en la salud de los consumidores y el medio ambiente. Además, el incremento servirá para aumentar la recaudación de productos gravados con el ISC para poder hacer frente a las consecuencias de aquellos consumidores que demuestren tener síntomas o daños derivados de los productos antes mencionados (SUNAT, 2018).

Con respecto al artículo 50 del TUO señala que se componen las operaciones gravadas con el ISC:

Es un impuesto específico y monofásico que grava la venta de algunos bienes a nivel nacional interpuestos por el apéndice III y IV como combustibles, bebidas y entre otros; incluyendo los servicios como los juegos de azar y las apuestas, etc.; además grava la venta en el país por importación de los bienes que se especifican en el literal A del apéndice IV.

De igual manera, el artículo 52 el deber tributario del ISC nace en el instante que el impuesto general a las ventas (IGV) con las mismas condiciones y oportunidades. Esto se encuentra señalado en el artículo 4 del presente impuesto y la base imponible se establece de acuerdo a la venta del bien, en la importación es de acuerdo a la legislación establecida, ello se incrementa los derechos arancelarios.

En cuanto al artículo 53 menciona quienes se encuentran obligados a cancelar dicho impuesto en el cual detallaremos: Las ventas realizadas en el país por empresas o fabricantes vinculadas económicamente a éstos; las personas que importen bienes que se encuentren afectos a este impuesto, las ventas que se realicen dentro del país de los bienes gravados de aquellas empresas o importadores que se vinculen económicamente a estos. Las compañías titulares y organizadoras de autorizaciones de juegos de apuestas y de azar, el cual está referido en el inciso C del artículo 50 del presente dispositivo.

Además, se reitera que, si bien el responsable del pago del impuesto será el fabricante o el importador de los bienes, "la carga económica del mismo la soporta el consumidor final". Esta idea es reforzada por Pedraza y Ramos (2015), quienes consideran que el ISC es un impuesto regresivo, por que el consumidor o usuario del bien es quien asume al momento de adquirir el bien para su consumo.

En definitiva, l Artículo 55 y posteriores, reglamentan la base imponible estableciendo que el ISC se adaptara bajo tres sistemas diferentes en función de riqueza que se describe SUNAT (2018). En los respectivos aprendices expuestos en TUO. Los métodos son:

- Al Valor, se resuelve destinando tras la base imponible la tasa determinada en el literal A del Apéndice IV.
- Especifico, se dispone aplicando un valor fijo por el volumen vendido o importado, conforme al monto establecido en el apéndice III Y el Literal B de apéndice IV.
- Al valor según precio de la venta al público, se impone aplicando la tasa fijada en el literal C del apéndice IV sobre el monto de venta al público puesto por el productor o el importador, multiplicado por un elemento determinado y este producto será estimado por tres decimales. se definido de la siguiente manera:

$$\frac{1}{(Tasa\ de\ IGV + Tasa\ de\ IPM + 1)} = \frac{1}{(16\% + 2\% + 1)} = \frac{1}{1.18} = 0.847$$

Figura 4. Fórmula en el sistema al valor según precio de venta al público.

La figura 4: explica el cálculo de promedio que un contribuyente pueda ofrecer como precio sugerido al público o consumidor final. Adaptado de SUNAT (2018).

En cuanto a la declaración y pago del Impuesto Selectivo al Consumo, se determina de al cierre mensual y se declara según programación del número final del RUC, con el formulario N°615, versión 3.0, ratificado a través de la resolución de superintendencia N° 317-2016/SUNAT.

Así pues, el artículo 61 del TUO admite que a partir del decreto supremo respaldado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, 2018). Se modificaron las tasas y/o importe fijo, además los fondos comprendidos en los respectivos apéndices. En este Artículo, párrafo final del TUO plantea que tratándose de los recursos mencionados en apéndice IV las tasas deben situarse dentro del rango mínimo y máximo que se indican. Dichos rangos fluctúan, entre ellos, en el caso de tabaco entre 20% y 300%. Y en el caso de las gaseosas, fluctúa entre el 1% y 150%. A diferencia, en el caso de la bebida alcohólica pisco, las modificaciones de sus gravámenes fijos deberán oscilar entre 1.50 y 2.50 soles.

Luego de un amplio análisis de los antecedentes y el origen del ISC, se procederá a puntualizar las modificaciones realizadas al impuesto.

En el Perú el 09 de mayo del año 2018 se produjeron variaciones al Apéndice IV del TUO, siendo publicadas en el diario oficial El Peruano y divulgadas el 10 de mayo. A continuación, se detallarán los cinco Decretos Supremos que fueron afectados con dicha modificación:

- Decreto Supremo N° 091-2018-EF, que modifica los bienes y las tasas referidas a bebidas azucaradas.
- Decreto Supremo N° 092-2018-EF, que modifica las tasas referidas a cigarrillos.
- Decreto Supremo N° 093-2018-EF, que modifica los bienes y las tasas referidas a bebidas alcohólicas.
- Decreto Supremo N° 094-2018-EF, que modifica los bienes y las tasas referidas a combustibles.
- Decreto Supremo N° 095-2018-EF, que modifica los bienes y las tasas referidas a vehículos nuevos y/o usados.

Es conveniente señalar que las modificaciones al presente apéndice introducen nuevos bienes afectos al ISC, fijando nuevos criterios de afectación y cambiando las tasas aplicables, de conformidad con los parámetros mínimos y máximos establecidos en el TUO.

Tabla 3

Precios promedio al consumidor en los años 2015-2019 en Lima Metropolitana con variación porcentual

Año	Gaseosa (S/por botella Vidrio Mediana)	Variación %	Cerveza Blanca (S/ por litro)	Variación %	Gasolina de 84 Octanos (S/ por Galón)	Variación %
2014	1.04	-	5.90	-	13.36	-
2015	1.06	1.92	6.00	3.45	10.66	20.21
2016	1.10	3.77	6.14	2.33	9.34	12.38
2017	1.11	0.91	6.48	5.54	10.44	11.78
2018	1.15	3.60	6.93	6.94	11.48	9.96
2019 (ENE- MAY)	1.19	3.48	7.63	10.10	11.50	0.17

En la tabla 3 se muestra los datos presentados por el INEI, el cual indica precios de diversos productos gravados al impuesto selectivo al consumo. Por QUIPUCAMAYOC (2019).

Interpretación: en dicha tabla se visualiza productos gravados al ISC como gaseosas, cerveza, gasolina y su variación porcentual de cada uno de ellos en los periodos 2014 a mayo 2019. En efecto se ve que cumplen con el incremento del impuesto, pero esto no quiere decir el consumidor deje de consumirlos aun así su precio encarezca.

En varios países el ISC tiene tasas altas. Claros (2016), indica que la finalidad es desincentivar el uso de productos que no pertenecen a primera necesidad como son: licores, productos derivados de tabaco, bebidas azucaradas y combustibles que dañan el medio ambiente. En base a esto en el Perú se inicia la aplicación del ISC en el combustible para disminuir el uso en menor frecuencia y evitar la contaminación agresiva.

Tabla 4
Índice de Nocividad de Combustibles.

Partidas Arancelarias	Productos	Soles galón 2014	/ Soles galón 2018	/ Alza
2710.12.13.10 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Gasolina para motores con un número de Octano Research (RON) inferior a 84.	0.93(3)	1.27(c)	0.34
2710.12.13.21 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Gasolina para motores con 7,8% en volumen de alcohol carburante, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 84, pero inferior a 90.	0.88(3)	1.22(c)	0.34
2710.12.13.29 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Las demás gasolinas para motores, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 84, pero inferior a 90.	0.93(3)	1.27(c)	0.34
2710.12.13.31 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Gasolina para motores con 7,8% en volumen de alcohol carburante, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 90, pero inferior a 95.	0.99(3)	1.16(c)	0.17
2710.12.13.39 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Las demás gasolinas para motores, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 84, pero inferior a 90.	1.05(3)	1.21(c)	0.16
2710.12.13.41 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Gasolina para motores con 7,8% en volumen de alcohol carburante, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 95, pero inferior a 97.	1.07(3)	1.13(c)	0.06
2710.12.13.49 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Las demás gasolinas para motores, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 95, pero inferior a 97.	1.14(3)	1.17(c)	0.03
2710.12.13.51 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Gasolina para motores con 7,8% en volumen de alcohol carburante, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 97.	1.13(3)	1.13(c)	0
2710.12.13.59 2710.12.19.00 2710.12.20.00 2710.20.00.90	Las demás gasolinas para motores, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 97.	1.19(3)	1.17(c)	-0.02
2710.19.21.11/ 2710.19.21.99	Gasolins – (gasóleo).	1.4(h)	1.58(h)	0.18
2710.20.00.11	Diesel B2, con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm.	1.4(h)	1.7(h)	0.3
2710.20.00.12/ 2710.20.00.13	Diesel B5 y Diesel B20, con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm.	1.1(h)	1.49(h)	0.39
2710.20.00.19	Las demás mezclas de Diésel 2 con Biodiésel B100 Residual 6, excepto la venta en el país o la importación para Comercializadores de combustibles para embarcaciones que cuenten con la constancia de registro vigente emitida por la Dirección General de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas.	1.4(h)	1.7(h)	0.3
2710.19.22.10		0.68(b)	0.92(b)	0.24
2710.19.22.90	Los demás fueloils (fuel).	0.63(i)	1(i)	0.37

Fuente: elaboración propia en base la información recopilada de los D.S. N° 094-2018-EF, Decreto Supremo N.° 111-2016-EF, Decreto Supremo N.° 111-2016-EF, Decreto Supremo N.° 316-2014-EF, Decreto Supremo N.° 097-2011-EF, Decreto Supremo N.° 270-2010-EF.

Interpretación: En la tabla 4 se considera las partidas arancelarias de combustibles que sufrieron el incremento en el Impuesto Selectivo al Consumo por el alto grado de nocividad que generan externalidades negativas según MINAM y MINSA, generando daños ambientales y salud de los ciudadanos, se observa para la partida Gasolina para motores con 7,8% en volumen de alcohol carburante, con un número de Octano Research (RON) superior o igual a 97; no hubo incremento por ende se mantiene en S/ 1.13 por galón, y para la partida arancelaria Diesel B5 y Diesel B20, con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm; incremento de s/ 1.1 a s/ 1.49 teniendo de diferencia de 0.39; siendo esta considerara la más contaminante.

En vista de los primeros problemas de contaminación presentados a nivel mundial, se alertó a los países industrializados para amparar con medidas legales y proteger el medio ambiente. Durante la década del 90 varios países que conforman la unión europea inician reformas fiscales ambientales amplias (Vega y Ricárdez , 2012)

Por ejemplo, Finlandia es el primer país que dicta medidas tributarias al carbono en 1990 que graba 4.10 Euros por tonelada, la tasa siguió creciendo en 1998 grava 62.9 euros por toneladas. Cabe mencionar que también gravan a los vehículos motorizados y bebidas azucaradas.

En el caso de Noruega en 1991 entra con vigor el impuesto al CO₂ de aceites minerales, y en 1999 se amplió sus impuestos a productos nocivos para el medio ambiente. En ese mismo año Suecia conlleva una reforma fiscal extensa sobre el impuesto a la renta reduciendo significativamente y compensa con ampliar el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y nuevos impuestos ambientales, especificando al carbón y azufre y al CO₂ con 250 coronas por tonelada y reducción al 50% de impuestos a la energía para incentivar el uso industrial.

Con respecto a Dinamarca en el año 1992 entra con vigor imponiendo tributo al CO₂ del combustible, a partir de 1994 inicia evolución constante reforma al sistema tributario relacionado al consumo de energía.

Para Francia, Países Bajos, Alemania, Italia y Suiza en 1999 se inician reformas tributarias ambientales con el objetivo de reducir las emisiones del CO₂, sobre aceites minerales que contiene carbono, vehículos pesados según distancia y peso.

Sin embargo, en el aeropuerto de Zurich y Ginebra el cuidado ambiental cumplió un papel importante. En definitiva, hasta la actualidad se continúa promoviendo normas legislativas para la protección ambiental orientando al principio de “quien contamina, paga” avalado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y la Unión Europea (UE).

Análisis Financiero

Según Baena (2011) menciona que el análisis financiero es un proceso de interpretación y recopilación de la información cualitativa y cuantitativa, comparación de los acontecimientos históricos con datos presentes, con el objetivo de lograr un análisis sobre el estado real de la empresa, el cual permitirá una apropiada toma de decisiones a en un periodo corto, largo y mediano plazo.

Asimismo, Wild, Subramanyan y Halsey (2007) determinan al análisis financiero como el uso de los estados financieros para examinar la posición y evolución económica futura y consideran tres planos importantes como el estudio de rentabilidad; estimación del rendimiento sobre la inversión desarrollada, análisis de riesgo; capacidad de cumplir con obligaciones ello implica la solvencia y liquidez de la empresa y análisis de las fuentes como la utilización de fondos.

Se considera al análisis financiero como un conjunto de herramientas de medición de la gestión financiera y económica, según los resultados obtenidos las áreas técnicas podrán tomar decisiones en base a los instrumentos utilizados para mitigar el riesgo en beneficio de la empresa. (Soto, Ramón, Solorzano, Sarmiento, y Mite, 2017).

Ratios financieros

Andrade (2012) define a las ratios financieras como el producto de la comparación entre dos cuentas de los estados financieros, lo cual brindará una información relativa de una cuenta con respecto a la otra, dependiendo de lo que se necesita medir, las ratios pueden ser interpretados en términos monetarios y términos porcentuales.

Para Aching (2005) las ratios son considerados como un grupo de sistematización en las cuentas del balance o estado de ganancias y pérdidas, las ratios brindan datos informativos para tomar decisiones óptimas en beneficio de la empresa y sus accionistas.

Liquidez

Según García (2015) la liquidez es la capacidad disponible de activo corriente, transformado en dinero para cumplir con los compromisos financieros que tiene la empresa a un plazo determinado. Asimismo, Orrala (2017) agrega que la liquidez es la capacidad que tiene la organización para afrontar sus responsabilidades a un periodo corto, es la facilidad de activos que generan dinero en efectivo.

En definitiva, Fred (2003) concluye que la liquidez es una determinación económica que mide al activo con facilidad, y éste puede ser transformado en efectivo sin que disminuya su valor real.

- **Ratio de liquidez**

Para Orrala (2017) esta ratio indica la capacidad que muestra la entidad para afrontar sus pasivos a un periodo corto, con el fin de medir su solvencia y proyectarse con los futuros imprevistos.

La ratio de liquidez o relación corriente, es un indicador de solvencia más usados, tiene como finalidad identificar las contingencias de la organización para enfrentar obligaciones financieras en un corto vencimiento ya sea el activo corriente, como el pasivo corriente se obtienen del balance de la organización.

Aching (2005) reafirma que es la capacidad para adquirir beneficios y enfrentar sus compromisos en un tiempo corto, considerando el nivel de solvencia del activo circulante, se puede obtener distintos índices según el nivel de las partidas que se consideren para su declaración.

En resumen, se precisa que la ratio de liquidez es la capacidad con que se puede cubrir los pagos en el corto tiempo, la forma de comprobar la ratio de circulante o saber con cuanta liquidez termina la empresa es aplicando la fórmula (Olivera, 2011).

Tabla 5

Fórmula de liquidez:

$$\text{Liquidez} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

En la tabla 5: se muestra la fórmula de liquidez, dividiendo el activo corriente entre el pasivo corriente. Adaptado de Olivera (2011).

Este ratio se halla dividiendo el activo corriente entre el pasivo corriente, si el resultado fuese superior a uno se dice que cuenta con la capacidad de cubrir su endeudamiento a corto plazo, y si fuese menor a 1 los proveedores de bienes y servicios deducirían que dicha empresa no cuenta con activos que cubran el compromiso de su deuda (Olivera, 2011).

- Ratio capital de trabajo:

Olivera (2011) manifiesta que el capital de trabajo es el recurso que la entidad requiere para estar en constante actividad y cubrir económicamente las necesidades. El capital de trabajo o los bienes de trabajo son utilizados con frecuencia

Asimismo, Aching (2005) lo define como un vínculo entre los activos corrientes y los pasivos corrientes, ello no define en término de un rubro fraccionado por otro. Los bienes de Trabajo es lo que le queda a la entidad luego de pagar sus deudas inmediatas, es la condescendencia entre los activos corrientes menos pasivos corrientes; se puede decir que es el efectivo que queda para poder realizar las operaciones en el día a día.

En conclusión, el capital de trabajo es la porción del activo circulante que está costeadada por fuentes de capital de carácter permanente. La palabra “circulante” son aquellos bienes que la empresa confía convertir en efectivo en un tiempo para que esta pueda continuar con el desarrollo normal de sus operaciones a corto plazo (Gallagher y Andrew, 2001).

Tabla 6

Fórmula de capital de trabajo

$$\text{Capital de trabajo Neto} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Pasivo Corriente}}{\text{Corriente}}$$

La tabla 6: se plantea la fórmula de capital de trabajo, restando el activo corriente y el pasivo corriente. Adaptado de Aching (2005).

En cuanto al cálculo de la ratio de capital de trabajo, el resultado de esta diferencia es lo que queda luego de haber cancelado los compromisos inmediatos (Aching, 2005).

- Ratio de prueba defensiva:

Aching (2005) afirma que la prueba defensiva ayuda a medir la capacidad real del ente en el corto plazo; considerando exclusivamente los activos mantenidos en caja-bancos y los valores negociables, excluyendo la influencia de la variable tiempo y las incertidumbres del precio de las demás cuentas del activo corriente.

Reforzando la idea Muro (2014) indica que esta ratio es una prueba extrema a la exigencia y rígida, solo y exclusivo se refiere a las partidas donde se puede observar la liquidez de la empresa, la ratio equivalente obtenido ayuda a evaluar la capacidad que puede contar para cancelar obligaciones de corto plazo, para esta prueba no considera las cobranzas, ni las ventas, mucho menos puede contar con su existencia.

También Medina (2016) adiciona que la ratio es ventajosa porque ayuda a establecer la capacidad que tiene la empresa para operar con sus activos más líquidos, sin necesidad de acudir a las ventas en un corto plazo.

Esto pretende expresar que a mayor ratio es más favorable para la compañía el cual poseerá una mayor capacidad de respuesta en el instante que se presenten imprevistos de pagos sin necesidad de requerir a las ventas.

En conclusión, Zans (2018) señala que la ratio de prueba defensiva es como una prueba extrema en cuanto a las exigencias o austeridad, únicamente considera las partidas más líquidas en la organización.

Tabla 7

Fórmula de prueba defensiva

$$\text{Prueba Defensiva} = \frac{\text{Caja y bancos}}{\text{pasivo corriente}} \times 100$$

La tabla 7: indica la fórmula de prueba defensiva, el resultado se obtiene dividiendo caja y bancos y pasivo. Adaptado de Zans (2018).

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo general analizar cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta la liquidez de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018. Cabe precisar que cuenta con objetivos específicos que se mencionan a continuación:

- Conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta el capital de trabajo de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018
- Conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta en la prueba defensiva de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018

Cabe precisar que la importancia del presente trabajo de indagación es conocer las variaciones que surgieron en la liquidez de la compañía de transporte de carga pesada como consecuencias de las modificaciones que se dieron a partir del mes de mayo del año 2018. Teniendo en cuenta que, a mayor utilidad, mayor será nuestra oportunidad de inversión u otras oportunidades que permitan el desarrollo económico y financiero de la entidad.

Lo novedoso de esta investigación posterior a la promulgación del art. 61 del Texto Único Ordenado – TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF y normas modificatorias, es la importancia que se le está dando al hecho de la contaminación ambiental, ya que se busca que estos productos que no son de primera necesidad con el tiempo dejen de ser consumidas ya que ocasiona daños perjudiciales e irreparables al medio ambiente.

METODÓLOGIA

Diseño de investigación

El presente trabajo de investigación es de diseño no experimental, es decir, por ningún motivo se alteran las variables, esto significa que estas variables sólo pueden ser observadas en los diferentes fenómenos en su ambiente natural y así puedan ser estudiados. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

Es de enfoque cuantitativo, las características que posee este enfoque es el planteamiento demarcado, la recaudación de datos, se basa en el análisis estadístico de la medición numérica objetiva que les permitirá extraer precisión en los resultados obtenidos, estas etapas con secuenciales y a su vez probatorias (Hernández, et al, 2014).

El tipo de la investigación es descriptivo, es decir Hernández et al. (2014) detallan como características y propiedades de un objeto de estudio; el propósito del investigador busca describir contextos y sucesos para medir o recopilar información de forma independiente o agrupada, su objetivo no es mostrar cómo se vinculan éstos.

Participantes

La población del presente estudio de investigación está conformada por los documentos de contabilidad de la empresa de transporte en el periodo 2018, como son los estados financieros. Según Hernández, et al, (2014) indican que la población también llamado universo del objeto de investigación que componen con determinadas especificaciones el cual se quiere generalizar los resultados. Así pues, la muestra es no probabilística por conveniencia, ya que se analizarán sólo algunos documentos del área contable que permitan demostrar los objetivos de la indagación; para este estudio se ha tomado en cuenta lo siguiente: Los comprobantes de pago se nos han entregado en donde figura el cobro de dicho impuesto, el estado de situación financiera, que permite verificar cómo ha variado la liquidez. En referencia a la muestra se considera a un reducido grupo de la población; en síntesis, es la extracción de un sub grupo de estudio que se analizará detalladamente para delimitar parámetros específicos en el cual se optimiza recursos económicos y tiempo (Hernández, et al, 2014). Además, para la presente indagación la muestra es de tipo intencional, esto significa que el investigador bajo su criterio es encargado de seleccionar la muestra (Rustom, 2012).

Asimismo, Fernández (2004) menciona que este procedimiento consiste en seleccionar las unidades evidenciables más apropiados para el estudio o aceptar que la implicación de la muestra sea totalmente voluntaria. Por ende, la muestra fue tomada de una empresa privada de servicios dedicada al traslado de mercaderías, ya que se cuenta con acceso a los documentos correspondientes.

Medición o instrumentos

En esta investigación se emplea la técnica del análisis documental. Según Bardín (2012) define al análisis documental como un grupo de sistematizaciones enfocadas a representar un documento y su contenido bajo una manera desigual de la suya a fin de proporcionar localización y consultas de investigaciones posteriores. La finalidad de esta técnica es el

almacenamiento bajo una manera diferente, y la facilitación del acceso al utilizador, de tal forma que logre el máximo de datos informativos y pertenencia.

Esta técnica permite pasar de un registro primario a un registro secundario, por ejemplo, las síntesis o resúmenes.

El instrumento que se utilizará es la guía de análisis documental, esta guía está compuesta por dos partes: La primera parte hace referencia al análisis de los comprobantes de pago que reflejan el cobro del ISC y cómo este se ve incrementado con respecto a los del año anterior. En la segunda parte se analizarán las partidas del estado de situación financiera que reflejen cómo se ha visto afectado la liquidez. La guía ha sido validada por juicio de expertos, la cual está conformada por tres docentes especialistas en tributación, quienes validaron el instrumento dándole una aprobación aplicable.

Procedimiento

Con respecto al desarrollo de la indagación se trabajó con la técnica de análisis documental, basándose en los documentos contables del periodo 2018 de la empresa privada de servicio de transporte de carga pesada, se iniciará con las revisiones de los contratos que se firmaron a inicios del año 2018; éstos acuerdos se pactan por el lapso de un año, también se analizará el estado de situación financiera, ya que el incremento del Impuesto Selectivo al Consumo afectaron la disminución de la liquidez a través de la aplicación de los ratios de liquidez.

Se busca plantear la situación en dos escenarios; el primer escenario es tal cual termina la situación económica y financiera de la empresa incluyendo el incremento del Impuesto Selectivo al Consumo que se dio el 09 de mayo del 2018, el segundo escenario es el planteamiento que se le quiere dar al estudio de manera tal que se refleje como hubiese terminado la empresa sin este incremento del ISC, los resultados serán plasmados en figuras estadísticas.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Mediante la aplicación del análisis documental se han obtenido los siguientes resultados, antes de demostrar los objetivos en donde se percibe que el incremento del ISC ha afectado la liquidez, se ha tomado en cuenta el análisis de los contratos que se firmaron antes de que se diera dicho incremento.

Siendo que se firmaron diez contratos, con precios fijos sin el alza del ISC, lo cual perjudicaría en las ganancias de la empresa de servicio de transporte de carga pesada dedicada al traslado de mercaderías dentro y fuera de la ciudad de Lima, estos contratos fueron firmados a inicios del 2018.

Tabla 8

Clientes fijos con contratos por todo el periodo 2018

ITEM	CLIENTES
1	Importaciones
2	Agrovisión
3	El Águila
4	Procom
5	Redesingn
6	Poly
7	Atlántica
8	Operaciones
9	Quicornac
10	Consortio

La tabla 6: muestra los clientes fijos con los que a inicio del año 2018 firmaron contrato. (Elaboración fuente propia).

En la tabla 8 se observa las diez empresas con las cuales se firmaron contrato al inicio del 2018, en donde se consideraron los costos que se tenían antes del incremento, lo cual a represento prioridad para la empresa.

Tabla 9

Detalle de las rutas de origen y destino por cliente

<i>CLIENTE</i>	<i>ORIGEN</i>	<i>DESTINO</i>	<i>PESO</i>	<i>PRECIO POR TONELADA</i>	<i>PRECIO TOTAL S/</i>
El Aguila	Chiclayo	Lima	10 Tn.	270.00	2700.00
Procom	Chiclayo	Lima	10 Tn.	270.00	2700.00
Atlantica	Chiclayo	Lima	10 Tn.	270.00	2700.00
Poly	Chiclayo	Lima	10 Tn.	270.00	2700.00
Operaciones	Lima	Jayanca	10 Tn.	210.00	2100.00
Redesingn	Tingo María	Lima	10 Tn.	320.00	3200.00
Importaciones	Chiclayo	Lima	10 Tn.	270.00	2700.00

En la tabla 9 se muestra las rutas de los clientes fijos de los precios por toneladas. (Elaboración fuente propia).

Interpretación: En la tabla 9 se observa el nombre de 7 empresas, el origen y las rutas, además el precio por el peso según tonelada, reflejando que hay 2 empresas que tienen puntos de partida diferentes por ello varía su precio, también tienen tres empresas con diferentes tipos de rutas, por lo tanto, el precio total puede variar según las rutas y el peso por mercaderías que se trasladan. Los precios fueron fijados a la firma del contrato esto quiere decir antes que existiera el incremento del Impuesto Selectivo al Consumo.

En el caso del cliente consorcio, se tiene las rutas con las que se trabajará todo el año 2018, el detalle del peso por toneladas según las mercaderías que son trasladadas.

Tabla 10

Detalle de las rutas de origen y destino del cliente consorcio

<i>ORIGEN</i>	<i>DESTINO</i>	<i>PESO</i>	<i>PRECIO POR TONELADA</i>	<i>PRECIO TOTAL S/</i>
Lima	Olmos (Tierras Nuevas)	500 kg -1 Tn.	130.00	1300.00
		10 Tn.	310.00	3100.00
Lima	Ica (Villacurí)	500 kg -1 Tn.	75.00	750.00
		10 Tn.	135.00	1350.00
Lima	Chilca (Chutana)	10 Tn.	10.00	500.00

La tabla 10 muestra el detalle de origen, destino y precio total del cliente consorcio según contrato. (Elaboración fuente propia).

Interpretación: Asimismo, en la tabla 8. La empresa consorcio es uno de los clientes con los fijaron más rutas de origen y destino a nivel nacional, aquí se muestra el detalle de tonelada y los precios según el peso de las mercaderías que serán trasladadas.

Tabla 11

Detalle de las rutas de origen y destino del cliente Quicornac

ORIGEN	DESTINO	PESO	PRECIO POR TONELADA	PRECIO TOTAL S/.
Lima	Chiclayo	1 Kg - 1.20 Tn.	290.00	2900.00
		10 TN. - 30 Tn.	250.00	2500.00
Lima	Olmos	1 Kg - 1.20 Tn.	480.00	4800.00
		10 TN. - 30 Tn.	280.00	2800.00
Trujillo	Chiclayo	1 Kg. - 1.20 Tn.	250.00	2500.00
		10 TN. - 30 Tn.	100.00	1000.00
Trujillo	Olmos	1 Kg. - 1.20 Tn.	280.00	2800.00
		10 TN. - 30 Tn.	150.00	1500.00

La tabla 11 muestra el detalle de origen, destino, precio por kilo y tonelada del cliente Quicornac según contrato. (Elaboración fuente propia).

Interpretación: En la tabla 11 Se detalla las rutas de origen y destino del cliente Quicornac, como se puede observar el peso de las mercaderías trasladadas sólo por toneladas, se cuenta también con los precios totales según el peso de cada mercadería.

Tabla 12

Detalle de las rutas de origen y destino del cliente Agrovisión

ORIGEN	DESTINO	PESO	PRECIO POR TONELADA	PRECIO TOTAL S/.
Lima	Olmos	De 500 a 10 TN.	130.00	1300.00
		De 1000 a 1500	230.00	2300.00
		10 TN	310.00	3100.00
Lima	Ica	De 1000 a 10TN	95.00	950.00
		10 TN	135.00	1350.00
Lima	Chilca	Expreso	50.00	500.00

La tabla 12 muestra el detalle de origen, destino y el precio total del cliente Agrovisión según contrato. (Elaboración fuente propia).

Interpretación: En la tabla 10, se detalla las rutas de origen y destino del cliente Agrovisión, como se puede observar el peso de las mercaderías trasladadas sólo son por toneladas, contamos también con los precios totales según el peso de cada mercadería.

Para finalizar, se requiere puntualizar que estos precios que se acordaron con todos los clientes se dieron a inicios del año 2018.

A continuación, se plantean los resultados específicos desde un análisis comparativo a consecuencia de la modificación dada en el Impuesto Selectivo al Consumo a los combustibles, para esta comparación se tomarán como referencia los acuerdos pactados y la variación que hubo en las compras de combustibles, uno de los significativos suministros para desarrollar los servicios.

Objetivo específico 1

Conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta en el capital de trabajo de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018.

Tabla 13

Compras de combustible año 2018.

	Periodo	Sin Incremento	Con Incremento	Diferencia (26%)
I Cuatrimestre	enero	9,212.17	9,212.17	-
	febrero	9,264.99	9,264.99	-
	marzo	9,212.17	9,212.17	-
	abril	9,264.99	9,264.99	-
II Cuatrimestre	mayo	8,292.81	11,232.99	2,940.18
	junio	9,191.40	12,450.17	3,258.77
	julio	10,254.53	13,890.23	3,635.70
	agosto	11,779.79	15,956.26	4,176.47
III Cuatrimestre	setiembre	9,789.03	13,259.68	3,470.65
	octubre	9,845.66	12,969.91	3,394.81
	noviembre	10,018.45	13,570.45	3,552.00
	diciembre	10,374.67	14,052.96	3,678.29
	Total	116,500.66	144,336.97	28,106.87

La tabla 13: Muestra el detalle de las compras de combustible del 2018 en 3 cuatrimestres. Elaboración fuente propia.

Interpretación: En la tabla 11 se especifica las compras realizadas de combustible en todo el periodo 2018 de enero a abril sin registro de incremento y de mayo a diciembre con incremento. Según el Art. 1 del Decreto Supremo N° 094-2018-EF publicado el 09/05/2018

que modifica incremento las partidas arancelarias referidas a combustibles detallado en tabla 1: Diésel B5 y Diésel B20, que contiene azufre menor o igual a 50 ppm (2710.20.0012/2710.20.00.13-Arancel). Es preciso mencionar ya que este suministro es indispensable para la empresa, el cual sufrió un incremento de S/ 1.10 a S/ 1.49 con 0.39 de diferencia que representa un 26% por galón.

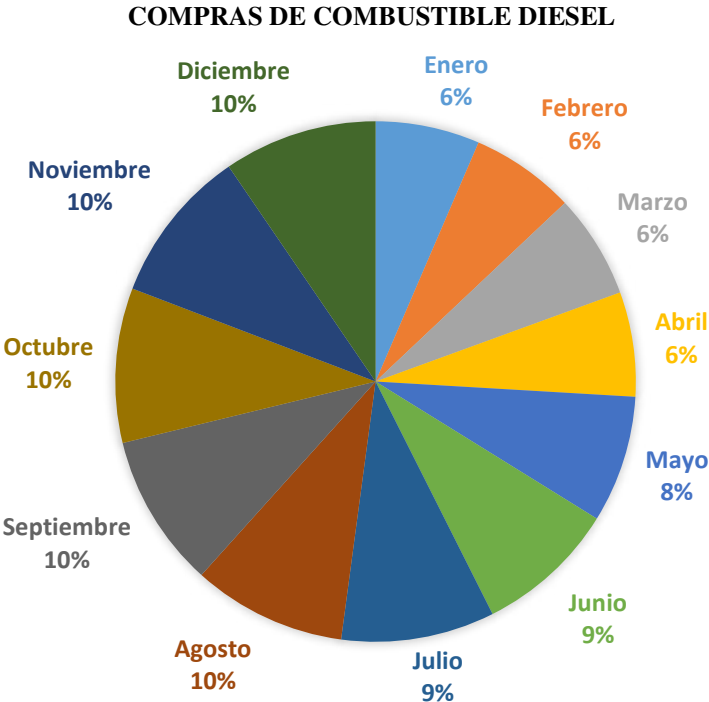


Figura 5. Comparación de Compras del 2018

Fuente: elaboración propia

Por lo tanto, la figura 5 nos indica que costo de venta es constante, teniendo una variación en el mes mayor por causa del aumento de ISC.

VARIACION DE LAS COMPRA DE COMBUSTIBLE DEL 2018

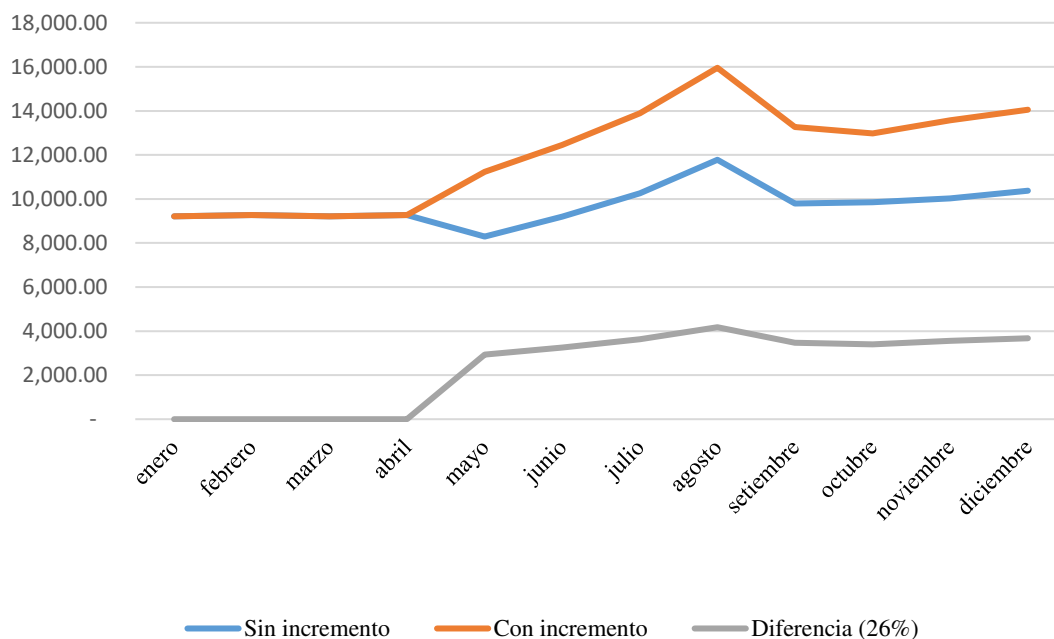


Figura 6. Variación en compra de combustible del periodo 2018.

Fuente: Elaboración propia.

En la figura 6 se puede evaluar en forma estadística el progreso de compra de combustible dentro del periodo 2018; entre enero y abril (1er cuatrimestre) no se muestra diferencia y se mantuvo en promedio de S/ 9,260.00, luego de la publicación la norma el 09 de mayo del 2018 que regula el incremento del ISC en los combustibles, es por ello que a partir de mayo a diciembre (2do cuatrimestre y 3er cuatrimestre) se incrementó el 26% en cada mes, en el caso que no se hubiera promulgado el incremento de ISC se tendría en compras de combustibles S/ 116,500.66, pero como se muestra en la tabla 2 de mayo a diciembre incrementó el gasto a S/ 144,336.97, afectando con una diferencia de S/ 28,106.87, este número representa el incremento del periodo en 19%.

Tabla 14

Datos extraídos del Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre del 2018.

Análisis con incremento del ISC		Análisis sin incremento del ISC	
Total, Activo Corriente	88,892.00	Total, Activo Corriente	93,158.00
Total, Pasivo Corriente	31,980.00	Total, Pasivo Corriente	27,714.00

La tabla 14 muestra el comparativo del estado de situación financiera del periodo 2018. (Fuente elaboración propia)

Interpretación: En esta tabla se refleja información extraída del estado de situación financiera de la compañía de servicios de carga pesada, esta tabla contiene datos del activo corriente y pasivo corriente que son cuentas necesaria la interpretación del ratio de capital de trabajo, los datos del activo corriente; que involucra a las cuentas contables como son efectivo y equivalente de efectivo, cuenta por cobrar terceros, materiales auxiliares, suministro y para el pasivo corriente se utilizará las cuentas contables que son los tributos y aportaciones por pagar , cuentas por pagar terceros y otras cuentas por pagar. Estas partidas ayudarán a la interpretación del capital de trabajo, considerando que es un instrumento para la empresa en movimientos, gastos y procedimiento que la entidad necesite para una toma de dediciones.

Tabla 15

Comparación de Ratio de Capital de Trabajo.

Análisis con incremento del ISC	Análisis sin incremento del ISC
Capital de trabajo Neto = Activo Corriente – Pasivo Corriente	
88,892 - 31,980 = 56,912	93,158 - 27,714 = 65,443

Tabla 15: aplicación de la fórmula según de ratio de capital de trabajo Adaptado de Aching (2005).

Interpretación: En la tabla mostrada es la aplicación del ratio de trabajo elaborada con información extraída del estado de situación de financiera del 2018, como resultado final de la ecuación S/ 56,912.00 soles en activo corriente; importe que la empresa dispondrá para cubrir sus prioridades en un periodo corto, mientras tanto en el análisis sin incremento la empresa hubiese terminado con 65,443 soles, un recurso financiero que le hubiese permitido tener más efectivo para cubrir obligaciones inmediatas o es su efecto seguir invirtiendo en favor de la empresa.

Analisis de ratio capital de trabajo

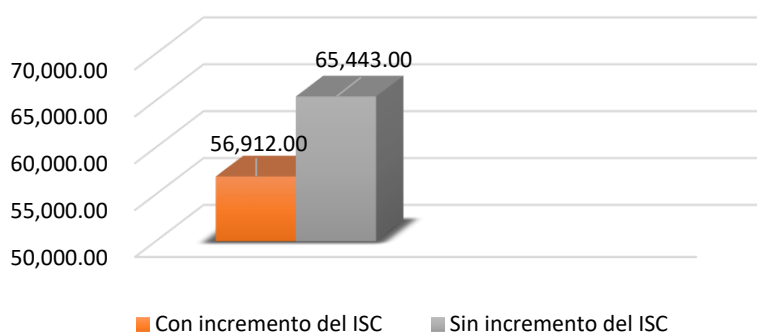


Figura 7. Comparación de Ratio de Capital de Trabajo

Fuente: Elaboración propia.

Análisis: Asimismo en la figura 7 se puede observar el comparativo con incremento y sin incremento en el ISC; en el análisis con incremento se obtiene de la diferencia entre el total pasivo corrientes menos el total activo corriente obteniendo resultados positivos en el caso que no se hubiera incrementado el ISC y posterior al alza del ISC, se puede apreciar entre ambos casos hay una diferencia de s/ 8,531.00 que afecto en el resultado final del periodo.

Objetivo específico 2: Conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta en la prueba defensiva de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018.

Tabla 16

Datos para la comparación del incremento del ISC.

Análisis con incremento del ISC		Análisis sin incremento del ISC	
Activo Corriente		Activo Corriente	
Efectivo y Equivalente de Efectivo	42,656.00	Efectivo y Equivalente de Efectivo	46,922.00
Pasivo Corriente		Pasivo Corriente	
Tributos y Aportaciones por pagar	8,844.00	Tributos y Aportaciones por pagar	6,711.00
Cuentas por Pagar Terceros	6,674.00	Cuentas por Pagar Terceros	6,674.00
Otras Cuentas por Pagar	16,462.00	Otras Cuentas por Pagar	14,329.00
Total, Pasivo Corriente	31,980.00	Total, Pasivo Corriente	27,714.00

La tabla N° 16 muestra el comparativo del estado de situación financiera del periodo 2018. (Fuente elaboración propia).

Interpretación: En la tabla 16 se detalla un comparativo con información del estado de situación financiera del periodo 2018 con incremento y sin incremento del ISC a los combustibles, estos datos especifican los componentes necesarios para aplicar el cálculo del

ratio de prueba defensiva, por ejemplo, se extrae el concepto efectivo y equivalente de efectivo y el pasivo corriente, elementos que conforman el pasivo corriente que ayudarán a la interpretación de dicho ratio. En esta tabla se puede apreciar que la empresa concluye con un efectivo y equivalente de efectivo de 42,656 mientras que en pasivo corriente obtiene 31,980 estas cifras se deben al incremento del ISC; previa comparación se detalla que si no se hubiese dado este incremento la empresa tendría a su favor en efectivo y equivalente de efectivo un monto por 46,922 y con un pasivo corriente de 27,714.

Tabla 17

Comparación de Ratio de Prueba Defensiva.

Análisis con incremento del ISC		Análisis sin incremento del ISC	
Prueba Defensiva =		Caja Y Bancos	
		Pasivo Corriente	
$\frac{42,656}{31,980} \times 100 = 133$		$\frac{46,922}{27,714} \times 100 = 169$	

Tabla 17 aplicación de la fórmula según de ratio de capital de trabajo Adaptado de Zans (2009).

Interpretación: En la tabla 17 se muestra la información aplicada de la tabla14, ratio de prueba defensiva con incremento y sin incremento del ISC del periodo 2018; se ha comparado los resultados del ratio con incremento, se divide Caja Y Bancos entre Pasivo Corriente, en cuyo resultado se obtiene a razón de 133 soles la cual indica que la empresa todavía puede hacer frente a sus obligaciones solo con efectivo y equivalente de efectivo sin necesidad de recurrir a los ingresos provenientes de mercadería u otros componentes de activo corriente; en consecuencia se ha analizado el ratio sin incremento del ISC, la cual se obtiene un ratio de 169 soles, un indicador superior a diferencia del análisis con incremento del ISC, por lo tanto, el resultado demostraría que la empresa hubiese tenido mayor recurso en efectivo para pagar cada S/ 1.00 del pasivo corriente.

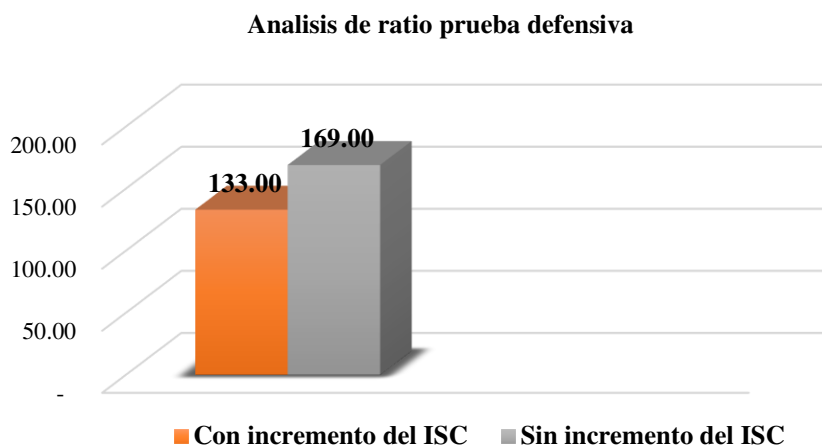


Figura 8. Comparación de Ratio de Prueba Defensiva
Fuente: Elaboración propia.

Interpretación: En la figura 8 se muestra el análisis de la interpretación del ratio de prueba defensiva con incremento y sin incremento del ISC del periodo 2018, se puede apreciar la diferencia entre los 2 resultados obtenidos en la tabla 15. En ambos casos se tiene resultado positivo con una diferencia de s/ 36.00, en tanto determinamos que la empresa si tiene liquidez para cubrir sus obligaciones a corto plazo, solamente con efectivo y equivalente de efectivo.

Objetivo general: Conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta la liquidez de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018.

Tabla 18

Variación del ISC entre los ratios de prueba defensiva el capital de trabajo.

	Análisis con incremento del ISC	Análisis sin incremento del ISC	Diferencia
Comparación de Ratio de Capital de Trabajo.	56,912	65,443	8,531
Comparación de Ratio de Prueba Defensiva.	133	139	36

Tabla 18 comparativo entre el ratio prueba defensiva y capital de trabajo. (Fuente: elaboración propia).

Interpretación: Para elaborar la tabla 18 se considera resultados antes del incremento del ISC y posterior al alza de dicho impuesto, en la aplicación del objetivo específico 1; el resultado luego de desarrollar la comparación del Ratio de Capital de Trabajo se tiene una diferencia de s/ 8,531.00 y en el objetivo específico 2; luego de la aplicación del Ratio de Prueba Defensiva se observa una diferencia de s/ 36. En ambas aplicaciones se observa resultados positivos, para ello se analizará la siguiente figura.

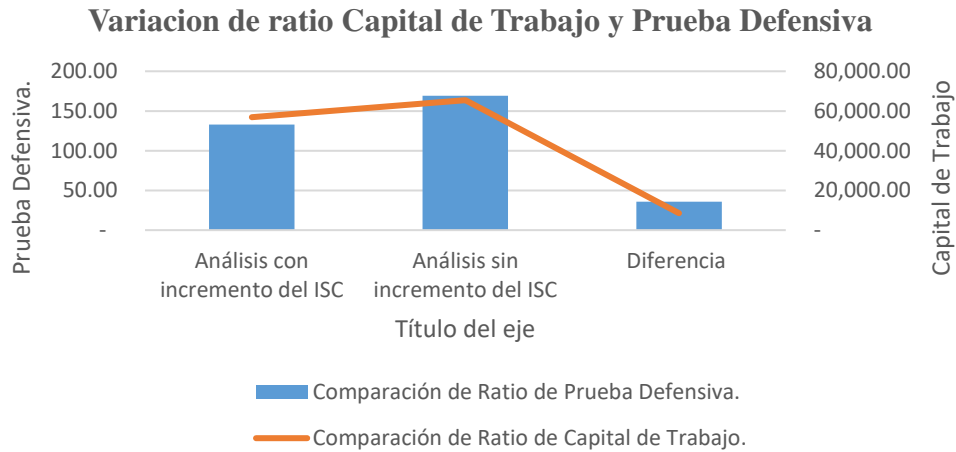


Figura 9. Variación entre ratio Capital de Trabajo y Prueba Defensiva.

Fuente: elaboración propia

Interpretación: en la figura 9 se observa barras estadísticas sobre el análisis de resultados de aplicación de los ratios prueba defensiva y capital de trabajo, un dato en común; los 2 resultados son positivos; mayor a 1, y esta deducciones son favorable para la empresa ya que puede afrontar las obligaciones con flexibilidad a corto plazo ya sea con todo el activo corriente o solo con lo que tiene en caja y bancos.

En este objetivo citaremos la tabla 11, debido a que está refleja la variación de las compras de combustible del 2018, donde se muestra como el incremento del impuesto selectivo al consumo afecta a liquidez de la empresa por lo que se ve obligada a desembolsar más dinero que no se lo esperaba destinadas a compras de combustibles.

Tabla 19

Datos extraídos del Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre del 2018.

Análisis con incremento del ISC		Análisis sin incremento del ISC	
Activo Corriente		Activo Corriente	
Efectivo y Equivalente de Efectivo	42,656.00	Efectivo y Equivalente de Efectivo	46,922.00
Cuentas por Cobrar Terceros	6,986.00	Cuentas por Cobrar Terceros	6,986.00
Materiales auxil., sumini. y repue.	39,250.00	Materiales auxil., sumini. y repue.	39,250.00
Total, Activo Corriente	88,892.00	Total, Activo Corriente	93,158.00
Pasivo Corriente		Pasivo Corriente	
Tributos y Aportaciones por pagar	8,844.00	Tributos y Aportaciones por pagar	6,711.00
Cuentas por Pagar Terceros	6,674.00	Cuentas por Pagar Terceros	6,674.00
Otras Cuentas por Pagar	16,462.00	Otras Cuentas por Pagar	14,329.00
Total, Pasivo Corriente	31,980.00	Total, Pasivo Corriente	27,714.00

La tabla N°19: muestra el comparativo del estado de situación financiera del periodo 2018. (Fuente elaboración propia).

En la siguiente tabla N.º 19 se quiere dar a conocer las partidas contables que nos permitirán aplicar el ratio de liquidez, datos que fueron extraídos del Estado de Situación Financiera, como por ejemplo usaremos el activo corriente que contiene el efectivo y equivalente de efectivo, las cuentas por cobrar terceros y los materiales auxiliares, suministro, repuestos; el pasivo corriente se compone por los tributos y aportaciones por pagar, cuentas por pagar terceros y otras cuentas por pagar; con un análisis del incremento y sin incremento en el ISC a los combustibles con la finalidad de poder analizar el resultado.

Tabla 20

Comparación de Ratio de Liquidez

Análisis con incremento del ISC	Análisis sin incremento del ISC
Liquidez =	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$
$\frac{88,892}{31,980} = 2.78$	$\frac{93,158}{27,714} = 3.36$

En la tabla 20 se puede apreciar la aplicación de la fórmula del ratio de liquidez. (Fuente elaboración propia).

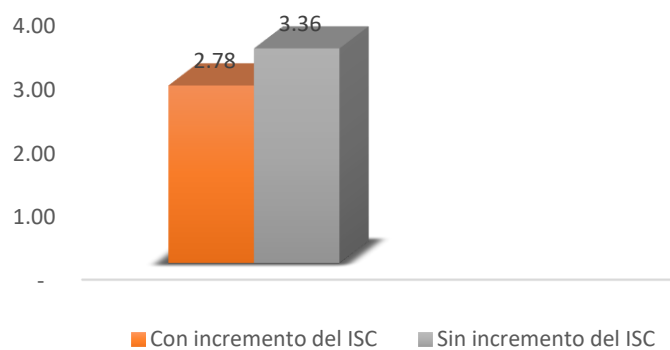


Figura 10. Comparación de Ratio de Liquidez

Fuente: elaboración propia

Interpretación: En la tabla 20 para el cálculo del ratio de liquidez se plantea el análisis con incremento y sin incremento del ISC a los combustibles, se quiere demostrar un comparativo de cómo esta alza afecta directamente a la liquidez y sus resultados representados en la figura. En el análisis con incremento según la fórmula la empresa de servicios de transporte de carga pesada el resultado de la ecuación indica que la empresa posee S/ 2.78 como recurso para pagar cada S/ 1.00 del pasivo corriente, mientras que en el análisis sin incremento el resultado de esta ecuación demostraría que la empresa hubiese tenido S/ 3.36 como recurso para pagar cada S/ 1.00 del pasivo corriente.

Esto demuestra que si no se hubiese dado el alza de este impuesto la empresa tendría un recurso mayor para pagar sus compromisos a corto plazo, ya que con cada sol que cuenta la empresa en efectivo es la oportunidad de soles con las que puede cumplir con sus acreedores y hacer frente a sus compromisos de pago.

Por lo tanto, se puede observar que la empresa hubiese obtenido una mayor liquidez si no se hubiese dado el incremento al ISC, de este modo la empresa pudiera proyectarse a futuros imprevistos a corto plazo.

DISCUSIÓN

En el objetivo principal se busca analizar cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta en la liquidez de una empresa de transporte de carga pesada. El cálculo que explica es el ratio de liquidez, para eso se aplica la fórmula que está compuesto por los activos corrientes entre los pasivos corrientes de acuerdo a Olivera (2011). Información extraída del estado de situación financiera, en la interpretación del ratio de liquidez se observa que en el año 2018 la empresa obtiene s/ 2.78 soles como resultado de su activo corriente entre su pasivo corriente, este resultado es en base al incremento del ISC. Sin embargo, cuando se realizó el análisis sin incremento del ISC se obtiene un resultado del s/ 3.36 soles, este resultado señala que la entidad posee en su activo corriente de 3.36 soles por cada sol que tiene de deuda y que vencerán en un periodo corto, este importe le hubiese permitido cubrir con un monto mayor para el pago de sus obligaciones. No obstante, con el importe de 2.78 soles se puede decir que si bien es cierto la empresa es capaz de poder pagar sus deudas, cumplir con sus obligaciones tanto con las entidades financieras, los impuestos y con los proveedores a corto plazo, también cuenta con un capital ocioso, o un exceso de recursos sin invertir. Según nos manifiesta López y Nevado (2013). Cuando una empresa obtiene valores superiores al 2.5 quiere decir que esta tiene un potencial suficiente para ser frente a sus deudas, puesto que esta sobrada de liquidez a su vez refleja que tiene un exceso de capitales inaplicados, si estos los usaría le permitiría obtener mayor rentabilidad. Estos autores concuerdan con lo que dice Olivera, (2011). Si el resultado fuese superior a uno; la empresa puede cumplir con sus deudas a corto plazo. Tanaka (2015). Sostiene que el ratio de liquidez determina de forma general la capacidad que tiene la empresa para ir afrontando sus obligaciones en forma ordenada y a corto plazo sin la necesidad de acudir a una entidad financiera o recurrir sus activos no corrientes.

El presente trabajo de investigación, tiene como uno de los objetivos específicos, conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta en el capital de trabajo de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018, por esta razón es fundamental tomar como referencia el conocimiento de Olivera (2011), quien señala que el capital de trabajo es el recurso que la entidad requiere para estar en constante actividad y cubrir económicamente lo que

requiera de la compañía. En efecto este ratio es de mucho interés para la empresa, en bases a la teoría antes mencionada ya que permite evidenciar de manera descriptiva la realidad de los recursos con los que cuenta la entidad, es necesario resaltar que Aching (2005) define al capital de trabajo como un vínculo entre los activos corrientes y los pasivos corrientes, ello no define en término de un rubro dividido por otro. Los bienes de trabajo es lo que le queda a la entidad luego de pagar sus deudas inmediatas, es la condescendencia entre los activos corrientes menos pasivos corrientes; se puede decir que es el efectivo que queda para poder realizar las operaciones en el día a día.

En la investigación se refleja que el capital de trabajo es el recurso financiero que toda empresa necesita para sus operaciones , Aching (2005) plantea que la fórmula de ratio de capital de trabajo es el activo corriente menos el pasivo corriente, la información se recopila del estado de situación financiera, luego de aplicar la fórmula donde se visualiza que el indicador de capital muestra la cantidad de dinero con el que cuenta la empresa de transporte de carga pesada para cubrir sus gastos corrientes a corto plazo, disponía de S/. 56,912 soles, así mismo sin alza al ISC se obtendría un capital de trabajo de S/. 65,443 soles, lo que explica que si no hubiera habido alza, se incrementaba su capital de trabajo, se puede decir que es una empresa eficaz con capacidad económica para responder sus obligaciones a terceros en un periodo corto. Según Gallagher y Andrew (2001), define al capital de trabajo como parte del activo circulante que está capitalizada por fuentes de capitales de carácter permanentes. La palabra “circulante” son aquellos bienes que la empresa espera transformar en efectivo en un plazo determinado para que esta pueda continuar con el normal desarrollo de sus operaciones en un periodo corto.

Por último, con el análisis realizado en la entidad de transporte de carga pesada en el periodo 2018. Según Zans (2009), la aplicación de la fórmula del ratio de prueba defensiva es el efectivo y equivalente de efectivo entre el pasivo corriente multiplicado por 100 para hallar el porcentaje, otros autores como Aching (2005) definen al efectivo como caja y bancos, mientras que para Peña (2012), sustenta este término como caja bancos y valores negociables.

Para el concepto con alza del ISC en los combustibles se obtiene de resultado un ratio de 1.33%, es un indicador favorable que la empresa mantiene, de acuerdo a Muro (2014) explica que con este resultado obtenido, la compañía puede contar con capacidad de cancelar compromisos en un periodo determinado solamente en caja y bancos; sin necesidad de acudir a los demás activos corrientes, además, Gonzalo (2010) apoya mencionando que la empresa no

necesita recurrir a su cuenta por cobrar a clientes u otras fuentes generadoras de ingreso. Este resultado del ratio de prueba defensiva es ventajosa ya que evidencia el arqueo que posee la entidad para sus operaciones con premura. Medina (2016). Por otro lado, en el análisis sin incremento del ISC la empresa hubiera obtenido 1.69% siendo un índice mayor de sus activos más líquidos que le permitiera operar con facilidad sin recurrir a las ventas; y con una diferencia de 0.36% al periodo con alza, observando los resultados se evalúa que en ambos casos la empresa obtiene índices positivos, esto nos muestra que la empresa puede afrontar problemas de liquidez a corto plazo con cuentas de caja - bancos y valores fácilmente convertible en liquidez sin recurrir a otros activos que cuenta la empresa.

CONCLUSIONES

Con respecto a la modificación del 09 de mayo del año 2018 al Impuesto Selectivo al Consumo en especial a los combustibles y luego del análisis planteado, se concluye con lo siguiente:

- En cuanto al objetivo sobre el ratio del capital de trabajo se puede concluir que el alza del ISC a los combustibles no afectó significativamente, ya que los recursos mantenidos en el activo corriente con el que cuenta la entidad puede cubrir con sus obligaciones del pasivo corriente a corto plazo.
- Asimismo, en el indicador de prueba defensiva se demuestra que la empresa cuenta con índices alentadores. Este ratio permite determinar el importe real que cuenta la empresa en su efectivo y equivalente de efectivo para hacer frente a sus compromisos en un determinado tiempo.
- Por consiguiente, en el objetivo general se ha demostrado en base a los resultados que en el estudio del análisis con incremento la empresa dispone de 2.78 soles para cumplir con cada sol de deuda; sin embargo, en el análisis sin incremento la empresa hubiese obtenido una ratio de 3.36 soles.
- Finalmente, la empresa concluye con una liquidez positiva pero no era el que se esperaba; ya que la entidad se proyectaba con una liquidez más elevada para cumplir con objetivos planteados a inicios de año; por ejemplo, compras de nuevas unidades, ampliar rutas a distintas partes del Perú y asimismo ampliar su cartera de clientes.

RECOMENDACIONES

A continuación, se plantea las siguientes recomendaciones a la empresa de servicio de transporte de carga pesada:

- Como punto de partida la entidad debe contar con una adecuada administración que trabaje con un plan financiero que le permita direccionar a una mejor inversión sus activos.
- Se recomienda que la empresa pueda buscar la opción de adaptar sus vehículos de combustible diésel (GLP) a gas natural (GNV) combatir de cierta manera las externalidades negativas las cuales genera un daño al medio ambiente.
- A raíz de las modificaciones que planteó el gobierno en curso para el incremento del Impuesto Selectivo al Consumo, la empresa debe tener en consideración cláusulas en los contratos donde se indique que ante posibles modificaciones externas que escapen de las manos de la empresa las variaciones de los precios acordados puedan ser un tanto ajustados a las posibilidades de ambas partes, con el objetivo de que tanto el cliente como el proveedor no terminen tan perjudicados.

REFERENCIAS

- Aching, C. (2005). *Ratios financieros y matemáticas de la mercadotecnia*. Recuperado de http://perfeccionate.urp.edu.pe/econtinua/FINANZAS/LIBRO_RATIO%20FINANCIEROS_MAT_DE_LA_MERCADOTECNIA.pdf
- Andrade , A. M. (2017). Ratios o razones financieras. *Gaceta Jurídica*. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10757/622323>
- Azurduy, S. A. (2016). *Tributación vehicular: impuesto a los combustibles, peaje, permiso de circulación y restricción vehicular* (tesis de grado). Recuperado de <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/136766/Tributaci%C3%B3n%20vehicular%20%20impuesto%20a%20los%20combustibles,%20peaje,%20permiso%20de%20circulaci%C3%B3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Baena, D. (2014). *Análisis financiero enfoque y proyecciones*. Recuperado de https://books.google.com.pe/books?hl=es&lr=&id=1Xs5DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=P1&dq=analisis+financiero&ots=w5HabFKGR0&sig=a9Fj0MIgY_-4JoiL41r8nDUvOYo#v=onepage&q&f=true
- Bardin, L. (2012). *Análisis de contenido*. Madrid: Ediciones Akal.
- Bravo, J. (2018). *Teoría sobre la imposición al valor agregado*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=hMxJDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=bravo+cucci&hl=es419&sa=X&ved=0ahUKEwjlkouytfHkAhXus1kKHfH8CjMQ6AEILzAB#v=onepage&q&f=false>
- Ccaccya, D. (2016). Los tributos y la tasa de interés moratorio (TIM). *Revista actualidad empresarial*(362), 210-2011.
- Claros, A. C. (2016). *La evasión y su incidencia en la recaudación tributaria en la provincia de Huancayo* (tesis de grado). Recuperado de <https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/1616/TESIS%20%285%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Decreto Supremo N° 094-2018-EF. Modifican el nuevo apéndice III del texto único ordenado de la ley del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo. Publicada en *El Diario Oficial El Peruano*. del 9 de Mayo de 2018. Perú.

- Decreto Supremo N° 055-99-EF. Texto unico ordenado de la ley del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo. Publicada en *El Diario Oficial El Peruano*. del 14 de Abril de 1999. Perú.
- Fernández , Á. (2004). *Investigación y técnicas de mercado*. Madrid, España: ESIC Editorial.
- Fred, D. (2013). *Conceptos de Administración Estratégica*. Recuperado de [http://aulavirtual.iberamericana.edu.co/recursosel/documentos_para-descarga/3.%20David,%20F.%20\(2008\).pdf](http://aulavirtual.iberamericana.edu.co/recursosel/documentos_para-descarga/3.%20David,%20F.%20(2008).pdf)
- Gallagher, T. J., y Andrew, J. D. (2001). *Administración financiera – Teoría y práctica*. Recuperado de <https://editorial.tirant.com/es/libro/administracion-financiera-teoria-y-practica-9789586990240>
- García, V. M. (2015). *Análisis financiero: un enfoque integral*. Recuperado de <https://books.google.com.ec/books?id=zNBUcWAAQBAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>
- Gonzalo, P. (2010). *Prevención de flujo de caja*. Chile: Editorial Los Ángeles.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de investigación* (6.ª ed.) Recuperado de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>
- Justiniani , B. Á., y Vilcapoma, H. J. (2017). *Efectos de la aplicación de beneficio tributario del impuesto selectivo al consumo ISC. en la liquidez de las empresas de transporte público interprovincial de pasajeros Cusco Sicuani periodo 2015* (tesis de grado). Recuperado de <https://repositorio.uandina.edu.pe/handle/20.500.12557/2050>
- Medina , J. P. (2016). *Análisis de los estados financieros para la determinación de índices y tendencias que influyen en la toma de decisiones* (tesis de grado). Recuperado de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/8549/1/TTUACE-2016-CA-CD00077.pdf>
- Ministerio de Economía y finanzas. (2018). *Sistema tributario*. Recuperado de https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=esES&Itemid=100876&lang=es-ES&view=article&id=286

- Muro, L. C. (2014). *Diagnóstico económico financiero y su implicancia en la proyección de estados financieros al año 2015 de la empresa Agroindustrial de Lambayeque-2013* (tesis de grado). Recuperado de https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/183/1/TL_Muro_Fuentes_LissetCarolina.pdf
- Olivera , M. L. (2011). *Herramientas de gestión financiera*. Recuperado de <https://isbn.cloud/9786124048784/herramientas-de-gestion-financiera/>
- Orozco, M. L. (2017). *Aplicación del Impuesto selectivo al consumo de los combustibles en el Perú y su desnaturalización como impuesto parafiscal* (tesis de grado). Recuperado de https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/897/Milagros_Tesis_bachiller_2017.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Orrala, K. (2017). *Las salvaguardias y su impacto en la liquidez y rentabilidad de las empresas* (tesis de grado). Recuperado de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/1934/1/T-ULVR-1740.pdf>
- Panta, O. J. (29 de julio de 2017). *¡Hablemos de código tributario!* [publicación en blog]. Recuperado de <https://elblogdelcontador.com/hablemos-de-codigo-tributario/>
- Parlamentaria, Departamento de Investigación y Documentación. (DIPD). (3 de junio del 2018). *Cifras sobre el Sistema Tributario Peruano*. Recuperado de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/FDAEDD759296819A052582AB00652EC4/\\$FILE/DATA-N%C2%BA-3-Tema-tributario.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/FDAEDD759296819A052582AB00652EC4/$FILE/DATA-N%C2%BA-3-Tema-tributario.pdf)
- Pedraza, L. M., y Ramos, G. (2015). Apuntes sobre la progresividad del impuesto a la renta en el Perú: ¿de dónde venimos y hacia dónde vamos?. *Revista IUS*. Recuperado de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/12179/1274>
- Peña, K. N. (2012). *Estudio de la situación financiera de la empresa Distribuciones Karibe, S.A. mediante la aplicación de técnicas de análisis financiero, durante los años fiscales 2010-2011 y 2011-2012* (tesis de maestría). Recuperado de <https://repositorio.unan.edu.ni/2220/1/1814.pdf>
- Radio Programas del Perú (RPP). (10 de mayo del 2018). *Conoce cuánto subieron los impuestos a bebidas azucaradas y alcohólicas, cigarrillos y gasolinas*. Recuperado de <http://rpp.pe/economia/economia/el-gobierno-sube-los-impuestos-a-bebidas-azucaradas-y-alcoholicas-cigarrillos-y-gasolinas-noticia-1121741>

- Ruiz de Castilla, F. (2009). Las clasificaciones de los tributos, impuestos, contribuciones y tasas. *La Revista de la biblioteca* Recuperado de https://www.mpfh.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2201_01_clasificacion_tributos.pdf
- Rustom, A. (2012). *Estadística descriptiva, probabilidad de inferencia. Una visión conceptual y aplicada*. Recuperado de https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/120284/Rustom_Antonio_Estadistica_descriptiva.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Soto, C., Ramón, R., Solorzano, A., Sarmiento, C., y Mite, M. T. (2017). *Análisis de estados financieros “La clave del equilibrio gerencial”*. Recuperado de <http://142.93.18.15:8080/jspui/bitstream/123456789/80/1/LIBRO%20AN%C3%81LISIS%20DE%20ESTADOS%20FINANCIEROS.pdf>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (09 de noviembre de 2018). *Concepto del impuesto selectivo al consumo*. Recuperado de <https://orientacion.sunat.gob.pe/3116-02-operaciones-gravadas-isc>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (9 de noviembre de 2018). *Cálculo del impuesto -ISC*. Recuperado de <https://orientacion.sunat.gob.pe/3119-05-calculo-del-impuesto-isc>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (10 de agosto de 2020). *Concepto del impuesto selectivo al consumo*. Recuperado de <https://orientacion.sunat.gob.pe/3115-01-concepto-del-impuesto-selectivo-al-consumo>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (18 de diciembre de 2018). *Declaración y pago - ISC*. Recuperado de <https://orientacion.sunat.gob.pe/3120-06-declaracion-y-pago-isc>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (18 de diciembre de 2018). *Memoria anual 2018*. Recuperado de <https://www.sunat.gob.pe/cuentassunat/planestrategico/memoria/memoria2018.pdf>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (09 de noviembre de 2020). *Apéndice I del TUO de la Ley del IGV e ISC*. Recuperado de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1487724/Ap%C3%A9ndice%20I%20del%20TUO%20de%20la%20Ley%20del%20IGV%20e%20ISC.pdf.pdf>

- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). (18 de junio de 2020). *Sistema tributario nacional*. Recuperado de <https://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/sistematributario.html>
- Tanaka, G. (2015). *Contabilidad y análisis financiero: Un enfoque para el Perú*. Recuperado de https://books.google.com.pe/books?id=N6LNDwAAQBAJ&pg=PT212&dq=liquidez+general&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjuptq6_brAhXDqFkKHSTOA3IQ6AEwAXoECAUQA#v=onepage&q=liquidez%20general&f=false
- Trelles , J. D., y Ochoa , Y. V. (2018). *Factores que dificultan la aplicación del beneficio tributario del impuesto selectivo al consumo y su resultado en la liquidez de las empresas de transporte de carga del distrito de Wánchaq – Cusco, periodo 2016* (tesis de grado). Recuperado de <https://repositorio.uandina.edu.pe/handle/20.500.12557/2827>
- Vega, I., y Ricárdez , J. D. (2012). *Evolución y desarrollo histórico de los impuestos verdes en el mundo y en México: una perspectiva de sustentabilidad de las organizaciones responsables*. Recuperado de <http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xvii/docs/G07.pdf>
- Vivanco, D. I. (2014). *Incidencia distributiva del impuesto a los combustibles en el gran Santiago* (tesis de maestría). Recuperado de <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/130008/Incidencia%20distributiva%20del%20impuesto%20a%20los%20combustibles%20en%20el%20gran%20Santiago.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Wild, J. J., Subramanyan, K. R. y Halsey, R. F. (2007). *Análisis de estados financieros* (9.^a ed.). Mexico: McGraw Hill .
- Zans, W. (2018). *Estados financieros: formulación, análisis e interpretación*. Lima: San Marcos.

ANEXOS

ANEXO A: Reseña histórica

Información general de la empresa: La entidad inicia sus operaciones en el periodo 2011, es una entidad peruana privada del rubro de servicios que se encarga del transporte terrestre de carga pesada a nivel local y en las diferentes provincias de Lima.

Misión

Ofrecer soluciones de transporte de carga optimizando los costos y técnicas de operaciones de cada cliente y/o empresas.

Visión

Ser una entidad líder en el transporte de carga pesada de calidad que brinda sus servicios con excelencia, eficiencia, seguridad, a la vanguardia de la tecnología y la formación integral de sus colaboradores.

Valores:

- Seguridad
- Puntualidad
- Servicio
- Honestidad
- Responsabilidad
- Fidelidad
- Trabajo en equipo
- Actitud de servicio

ANEXO B: Organigrama

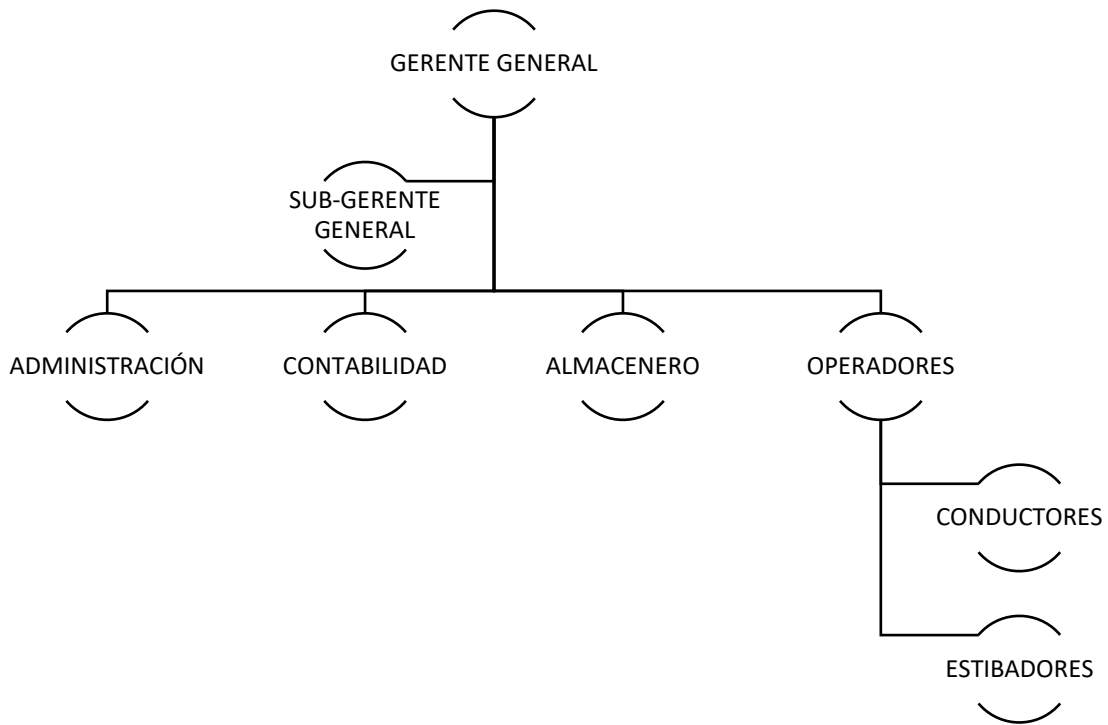


Figura: 1 Organigrama de la entidad

La figura 6: muestra el organigrama de la empresa se servicio de carga pesada. (Fuente elaboración propia)

Anexo C: Guía de Análisis Documental

Con esta guía, se busca conseguir la información básica y necesaria para conocer e identificar cómo esta modificación que hubo a partir del 09 de mayo del 2018 al Impuesto Selectivo al Consumo en especial al que hubo con respecto a los combustibles afectó la liquidez de la empresa de servicios de transporte de carga pesada.

Tipo de documento: Estado de situación financiera 2018 con dos escenarios diferentes, el primero los resultados finales con el incremento del ISC y el segundo sin este incremento.

Fecha de revisión:

Autores: Chacon Mercado Henry M., Lalupu Aguirre Carmela y Lalupu Aguirre Luz M.

N°	DESCRIPCIÓN	RESULTADOS	
		2018 con incremento	2018 sin incremento
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CON INCREMENTO DEL ISC			
1	¿Cómo terminó su efectivo y equivalente de efectivo con incremento del ISC?		
2	¿Cómo terminó su activo corriente con incremento del ISC?		
3	¿Cómo terminó su pasivo corriente con incremento del ISC?		
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA SIN INCREMENTO DEL ISC			
1	¿Cómo terminó su efectivo y equivalente de efectivo sin incremento del ISC?		
2	¿Cómo terminó su activo corriente sin incremento del ISC?		
3	¿Cómo terminó su pasivo corriente sin incremento del ISC?		

Comentario:

Con toda la información y datos recogidos se podrá realizar los cálculos para determinar los indicadores de capital de trabajo, prueba defensiva y liquidez en base al incremento que se dio al Impuesto Selectivo al Consumo en especial a los de combustibles que es uno de los suministros más significativos para la empresa.

Los datos de esta guía provienen del estado de situación financiera del periodo 2018, esta guía permitirá sistematizar y estructurar la información necesaria para la investigación, ya que se trabajará en base a los resultados finales que incluyeron el incremento del ISC en comparación a un análisis sin incremento de dicho impuesto, identificando que tanto afectó la modificación en la liquidez de la empresa.

ANEXO D: Matriz de consistencia

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>PROBLEMA GENERAL: ¿Cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta la liquidez de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018?</p> <p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</p> <p>PE1: ¿Cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta el capital de trabajo de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018?</p> <p>PE2: ¿Cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta la prueba defensiva de una empresa de carga pesada, en el periodo 2018?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL: Analizar cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta la liquidez de una empresa de transporte de carga pesada.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</p> <p>OE2: Conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta el capital de trabajo de una empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018.</p> <p>OE3: Conocer cómo el Impuesto Selectivo al Consumo afecta la prueba defensiva de una empresa de transporte carga pesada, en el periodo 2018.</p>	<p>VARIABLES:</p> <p>V1: Impuesto Selectivo al Consumo</p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Combustible <p>V2: Liquidez</p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capital de trabajo neto • Prueba defensiva 	<p>ENFOQUE: Cuantitativo</p> <p>TIPO: Descriptiva</p> <p>POBLACIÓN: La población se encuentra conformada por los documentos contables y estados financieros de la empresa de transporte de carga pesada, en el periodo 2018.</p> <p>MUESTRA: La muestra está conformada por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estado de situación financiera sin aplicar el incremento de combustible del ISC • Estado de situación financiera aplicando el incremento del combustible del ISC 	<p>TÉCNICAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis documental <p>INSTRUMENTO :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Guía de análisis documental

ANEXO E: Operacionalización de Variables

VARIABLES 1: Impuesto Selectivo al Consumo

VARIABLES 2: La liquidez

Operacionalización de variables

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	INDICADORES
Impuesto Selectivo al Consumo	<p>- El ISC es un impuesto específico y monofásico que grava la venta de algunos bienes a nivel nacional interpuestos por el apéndice III y IV como combustibles, bebidas y entre otros; incluyendo los servicios como los juegos de azar y las apuestas, además la venta en el país por importación de los bienes que se especifican en el literal A del apéndice IV del ISC (Ley IGV e ISC)</p>	<p>-Estado de situación financieras con el incremento del ISC</p> <p>-Estado de situación financiera antes del incremento del ISC</p>
La liquidez	<p>-La liquidez es la capacidad de disponibilidad de activo corriente, transformado en dinero para cumplir con los compromisos financieros que tiene la empresa a un plazo determinado (García, 2015)</p>	<p>-El ratio capital de trabajo</p> <p>-El ratio prueba defensiva</p>

En este anexo se muestra la operacionalización de variables. (Elaboración fuente propia).

ANEXO F: Estado de situación financiera

ESTADO SITUACION FINANCIERA		
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2018		
(expresado en soles)		
ACTIVO	2018	2018
	con alza	sin alza
ACTIVO CORRIENTE		
Efectivo y Equivalente de Efectivo	42,656	46,922
Cta. Por cobrar-comerciales	6,986	6,986
Materiales Aux, suministros y repuestos	39,250	39,250
Total, activo corriente	88,892	93,158
ACTIVO NO CORRIENTE		
Inmuebles, Maquinaria y Equipo (neto)	207,797	207,797
Total, activo no corriente	207,797	207,797
TOTAL, ACTIVO	296,689	300,955
PASIVO Y PATRIMONIO		
	2018	2018
PASIVO CORRIENTE		
Tributos y portaciones por pagar	8,844.00	6,711
Cuentas por Pagar-terceros	6,674.00	6,674
Otras ctas por pagar	16,462.00	14,329
TOTAL, PASIVO	31,980.00	27,714
PATRIMONIO NETO		
Capital	100,000	100,000
Resultados acumulados	93,626	93,626
Resultado de Ejercicio	71,083	79,614
Total, patrimonio neto	264,709	273,240
TOTAL, PASIVO Y PATRIMONIO NETO	296,689	300,955

Fuente: elaboración propia

Es este anexo se observa el estado de situación financiera del periodo 2018, comparado con alza y sin alza del

ISC