

Escuela de Posgrado

MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN

Tesis

**Ley de promoción de inversión en la
Aamazonía y su influencia en las empresas
de transporte fluvial de Loreto**

Juan Huayambi Falcon

Para optar el Grado Académico de
Maestro en Tributación

Lima, 2025

Repositorio Institucional Continental
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

ANEXO 6

INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO

DE INVESTIGACIÓN

A : Mg. Jaime Sobrados Tapia
: Director Académico de la Escuela de Posgrado

DE : Daniel Irwin Yacolca Estares
: Asesor del Trabajo de Investigación

ASUN
TO : Remito resultado de evaluación de originalidad de Trabajo de Investigación

FECH
A : 13 de Julio de 2024

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para saludarlo y en vista de haber sido designado Asesor del Trabajo de Investigación/Tesis/Artículo Científico titulado LEY DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA Y SU INFLUENCIA EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LORETO, perteneciente a Bach. JUAN HUAYAMBI FALCON, de la **MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN**; se procedió con el análisis del documento mediante la herramienta "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software, cuyo resultado es **20 %** de similitud (informe adjunto) sin encontrarse hallazgos relacionados con plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

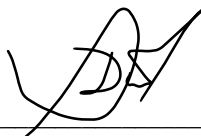
- Filtro de exclusión de bibliografía Sí N
O
- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores Sí N
O
(Máximo n° de palabras excluidas: < 10)
- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante Sí N
O

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad.

Recae toda responsabilidad del contenido de la tesis sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios de legalidad, presunción de veracidad y simplicidad, expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales – RENATI y en la Directiva 003-2016-R/UC.

Esperando la atención a la presente, me despido sin otro particular y sea propicia la ocasión para renovar las muestras de mi especial consideración.

Atentamente,



Dr. Daniel Irwin Yacolca Estares
DNI: 09328052

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD

Yo, HUAYAMBI FALCON JUAN, identificada con Documento Nacional de Identidad N° 05414868, egresada de la MAESTRÍA EN TRIBUTACION, de la Escuela de Posgrado de la Universidad Continental, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. La Tesis titulada "LEY DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA Y SU INFLUENCIA EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LORETO", es de mi autoría, la misma que presento para optar el Grado Académico de MAESTRO EN TRIBUTACION.
2. La Tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas, por lo que no atenta contra derechos de terceros.
3. La Tesis es original e inédita, y no ha sido realizada, desarrollada o publicada, parcial ni totalmente, por terceras personas naturales o jurídicas. No incurre en autoplagio; es decir, no fue publicada ni presentada de manera previa para conseguir algún grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, pues no son falsos, duplicados, ni copiados, por consiguiente, constituyen un aporte significativo para la realidad estudiada.

De identificarse fraude, falsificación de datos, plagio, información sin cita de autores, uso ilegal de información ajena, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a las acciones legales pertinentes.

Lima, 11 de Octubre de 2024.


HUAYAMBI FALCON JUAN
DNI. N° 05414868



Huella

Arequipa
Av. Los Incas S/N,
José Luis Bustamante y Rivero
(054) 412 030

Calle Alfonso Ugarte 607, Yanahuara
(054) 412 030

Huancayo
Av. San Carlos 1980
(064) 481430

Cusco
Urb. Manuel Prado - Lolo B, N° 7 Av. Collasuyo
(084) 480 070

Sector Angostura KM. 10,
carretera San Jerónimo - Suyo
(084) 480 070

Lima
Av. Alfredo Mendelán 5210, Los Olivos
(01) 213 2760

Jr. Junín 355, Miraflores
(01) 213 2760

JUAN HUAYAMBI

INFORME DE ORIGINALIDAD

20%

INDICE DE SIMILITUD

19%

FUENTES DE INTERNET

5%

PUBLICACIONES

12%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
2	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	2%
3	idoc.pub Fuente de Internet	1%
4	Submitted to Universidad Continental Trabajo del estudiante	1%
5	repositorio.continental.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	icex.icex.es Fuente de Internet	1%
7	repositorio.upn.edu.pe Fuente de Internet	1%
8	www.indecopi.gob.pe Fuente de Internet	1%
9	dokumen.pub Fuente de Internet	<1%

10	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1 %
11	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
12	Submitted to Cliffside Park High School Trabajo del estudiante	<1 %
13	1library.co Fuente de Internet	<1 %
14	distancia.udh.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
15	fdocuments.ec Fuente de Internet	<1 %
16	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
17	repositorioacademico.upc.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
18	dspace.utb.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
19	revistas.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
20	apirepositorio.unh.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
21	Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola	<1 %

22

Submitted to unhuancavelica

Trabajo del estudiante

<1 %

23

vsip.info

Fuente de Internet

<1 %

24

CURBA Y ASOCIADOS S.A.C.. "DIA del Proyecto Ampliación de Línea Primaria, Redes de Distribución Primaria, Secundaria y Conexiones Domiciliarias del PSE Usquil - Huaranchal - UN Trujillo-IGA0011316", R.G. N° 0118-2010-GR/GEMH-LL, 2021

Publicación

<1 %

25

Submitted to Universidad Católica de Santa María

Trabajo del estudiante

<1 %

26

Submitted to Universidad Nacional del Centro del Peru

Trabajo del estudiante

<1 %

27

prezi.com

Fuente de Internet

<1 %

28

qdoc.tips

Fuente de Internet

<1 %

29

repositorio.unas.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

30

Submitted to Pontificia Universidad Católica del Peru

<1 %

31 Submitted to Universidad Privada del Norte <1 %
Trabajo del estudiante

32 tesis.usat.edu.pe <1 %
Fuente de Internet

33 www.investinperu.pe <1 %
Fuente de Internet

34 Submitted to Universidad Catolica De Cuenca <1 %
Trabajo del estudiante

35 repositorio.unheval.edu.pe <1 %
Fuente de Internet

36 repositorio.ulima.edu.pe <1 %
Fuente de Internet

37 demi.produce.gob.pe <1 %
Fuente de Internet

38 repositorio.unu.edu.pe <1 %
Fuente de Internet

39 Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Ecuador - PUCE <1 %
Trabajo del estudiante

40 Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez <1 %
Trabajo del estudiante

41 Submitted to Universidad Ricardo Palma <1 %
Trabajo del estudiante

42	prl.ugtgalicia.org Fuente de Internet	<1 %
43	repositorio.uandina.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
44	www.caen.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
45	Submitted to Universidad Abierta para Adultos Trabajo del estudiante	<1 %
46	www.academia.edu Fuente de Internet	<1 %
47	www.mem.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
48	documentop.com Fuente de Internet	<1 %
49	es.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
50	repositorio.uncp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
51	repositorio.upt.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
52	significadoconcepto.com Fuente de Internet	<1 %
53	Submitted to Universidad Andina del Cusco Trabajo del estudiante	<1 %

<1 %

54

Submitted to Universidad Peruana Los Andes

Trabajo del estudiante

<1 %

55

nilbercontreras.blogspot.com

Fuente de Internet

<1 %

56

www.yumpu.com

Fuente de Internet

<1 %

57

Submitted to Universidad del Desarrollo

Trabajo del estudiante

<1 %

58

repositorio.unan.edu.ni

Fuente de Internet

<1 %

59

repositorio.unsm.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

60

Submitted to uni

Trabajo del estudiante

<1 %

61

Submitted to Universidad Catolica Los Angeles de Chimbote

Trabajo del estudiante

<1 %

62

Submitted to Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas

Trabajo del estudiante

<1 %

63

Submitted to Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas

Trabajo del estudiante

<1 %

64	dspace.esPOCH.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
65	repositorio.ucsg.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
66	tesis.ucsm.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
67	Submitted to uncedu Trabajo del estudiante	<1 %
68	dokumen.tips Fuente de Internet	<1 %
69	journal.budiluhur.ac.id Fuente de Internet	<1 %
70	oa.upm.es Fuente de Internet	<1 %
71	repositorio.unac.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
72	repositorio.unsch.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
73	www.utic.edu.py Fuente de Internet	<1 %
74	brightideas.houstontx.gov Fuente de Internet	<1 %
75	es.readkong.com Fuente de Internet	<1 %

76	issuu.com Fuente de Internet	<1 %
77	repositorio.ulasamericas.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
78	repositorio.umsa.bo Fuente de Internet	<1 %
79	repositorio.unapiquitos.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
80	repositorio.uss.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
81	upc.aws.openrepository.com Fuente de Internet	<1 %
82	www.azc.uam.mx Fuente de Internet	<1 %
83	www.indetec.gob.mx Fuente de Internet	<1 %

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias < 10 words

Excluir bibliografía

Activo

Asesor

Dr. Daniel Irwin Yacolca Estares

Agradecimiento

Agradezco profundamente a mis docentes por su invaluable enseñanza, por compartir generosamente sus conocimientos y experiencias. Su dedicación y guía han sido fundamentales para mi desarrollo académico y profesional, permitiéndome adquirir las habilidades necesarias para avanzar en mi carrera. Gracias a su compromiso, he podido superar desafíos y crecer como profesional.

Juan Huayambi

Índice

Asesor	ii
Agradecimiento	iii
Índice de Tablas	vii
Índice de Figuras.....	ix
Resumen.....	xi
Abstrac	xii
Introducción.....	xiii
CAPITULO I	14
1. PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO	14
1.1. Planteamiento y formulación del problema.....	14
1.2. Planteamiento del Problema.....	30
1.2.1. Formulación del Problema.	30
A) <i>Problema General</i>	30
B) <i>Problemas Específicos</i>	30
1.3. Determinación de Objetivos.....	30
1.3.1. Objetivo General.	30
1.3.2. Objetivo Específico.	30
1.4. Justificación e Importancia del Estudio.....	30
1.5. Limitación de la Presente Investigación.....	32
1.5.1. Limitación Temporal.....	32
1.5.2. Limitación Espacial.	33
1.5.3. Limitación Teórica.	33
CAPÍTULO II	34
2. MARCO TEÓRICO	34
2.1. Antecedentes del Problema.....	34
2.1.1. Nacionales.	34
2.1.2. Internacionales.....	36
2.2. Bases Teóricas.....	38
2.2.1. Tipos de Beneficios Tributarios.....	38
A) Inafectación.....	38
B) Exoneración.	38
2.2.2. Incentivos Tributarios.....	39

2.	Definición de Renta.....	41
2.1	Renta producto o Teoría de la fuente	42
2.2	Incremento patrimonial o Teoría del balance.....	42
2.3	Teoría del Flujo de Riqueza.....	43
3.	Tasa del Impuesto.....	43
A)	Tasa del 10%	44
B)	Tasa del 5%	44
4.	Impuesto General a las Ventas e Impuesto selectivo al consumo	44
5.	Servicios Exonerados.....	45
6.	Acogimiento los Beneficios	46
7.	Criterios para Obtener los Beneficios.....	47
8.	Territorio de la Región de acuerdo a la Ley 27037	48
2.2.3.	Principio de Igualdad.....	50
2.2.4.	Instituciones que Intervienen en el Transporte Fluvial	51
A)	Ministerio de Transporte y Comunicaciones	51
B)	Autoridad Portuaria Nacional	51
C)	Empresa Nacional de Puertos (ENAPU):	52
D)	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN):	52
E)	SUNAT:.....	52
F)	Dirección General de Capitanías (DICAPI):	52
2.3.	Definición de Términos Básicos	52
CAPÍTULO III		62
3.	HIPÓTESIS Y VARIABLE	62
3.1.	Hipótesis.....	62
3.1.1.	Hipótesis General.....	62
3.1.2.	Hipótesis Específicas.	62
3.2.	Operacionalización de Variables	62
3.2.1.	Variable Independiente (X)	62
3.2.2.	Variable Dependiente (Y).....	63
3.2.3.	Matriz de operacionalización de variables	64
CAPÍTULO IV		65
4.	METODOLOGÍA DEL ESTUDIO.....	65
4.1.	Método y Tipo de la Investigación	65

4.1.1.	Método.....	65
4.1.2.	Tipo de la Investigación.....	65
4.2.	Diseño de la Investigación.....	65
4.3.	Población y Muestra.....	66
4.3.1.	Población.....	66
4.3.2.	Muestra.....	68
4.3.3.	Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	68
4.4.	Técnicas de Análisis de Datos.....	70
CAPÍTULO V.....		71
5.	RESULTADO Y ANALISIS.....	71
5.1.	Resultados y análisis.....	71
5.1.1.	Resultados Descriptivos.....	71
A)	Descriptivo por preguntas.....	71
5.2.	Discusión de resultados.....	91
Conclusiones.....		93
Recomendaciones.....		94
Referencias Bibliográficas.....		95
Referencias.....		95

Índice de Tablas

Tabla 1	Regímenes Tributarios en el Perú	14
Tabla 2	Detalle de costo por tipo de servicio	15
Tabla 3	Rutas de navegación en la Amazonía del Perú.....	16
Tabla 4	Impuestos por Régimen.....	20
Tabla 5	Documentos que requiere un Empujador o Motonave Fluvial	23
Tabla 6	Documentos que requiere una Barcaza.....	25
Tabla 7	Indicadores 2021	26
Tabla 8	Alcances del Territorio Ley N° 27037	48
Tabla 9	Matriz de operacionalización de variables.....	64
Tabla 10	Relación de Empresas de Transporte Fluvial	67
Tabla 11	Análisis de Confiabilidad	70
Tabla 12	¿Las exoneraciones tributarias de la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia influyen en las empresas de transporte fluvial de Loreto?.....	71
Tabla 13	¿Los requisitos para acceder a los beneficios de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía son claros y sencillos.?.....	72
Tabla 14	¿La reducción de la tasa excepcional del 5% tienen un efecto significativo para las empresas de transporte fluvial de Loreto?	73
Tabla 15	¿Para que las empresas de transporte fluvial puedan navegar tienen una simplificación en los trámites administrativos?	74
Tabla 16	¿Existe un plan de promoción a la inversión privada?.....	76
Tabla 17	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto cuentan con el apoyo de asesoramiento en inversiones por parte de las autoridades?.....	77
Tabla 18	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto generan empleo para la población?.....	78
Tabla 19	Con la promulgación de la ley de promoción e inversión en la amazonia ¿se ha visto un crecimiento a nivel regional?	79
Tabla 20	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia y servicio?.....	80
Tabla 21	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con flotas acorde para la navegación en los ríos de la Amazonía?	81

Tabla 22 ¿Existen rutas accesibles para la navegación de las embarcaciones en la región?.....	82
Tabla 23 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han mejorado la infraestructura de sus embarcaciones en los últimos años?	83
Tabla 24 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto son eficientes en la parte operativa y en el tiempo de transporte?.....	84
Tabla 25 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto brindan un servicio de calidad a los pasajeros?	85
Tabla 26 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia en el servicio?	86
Tabla 27 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con estructura de precios acorde con los costos operativos?	87
Tabla 28 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto acceden fácilmente a financiamientos de sus recursos económicos?	88
Tabla 29 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto tienen una rentabilidad que facilite sostenerse en el mercado competitivo?	89

Índice de Figuras

Figura 1	Detalle de Ruta Iquitos - Pucallpa y Viceversa	16
Figura 2	Barcaza Transportando Carga.....	19
Figura 3	Actividad Económica	22
Figura 4	E/F Empujador Fluvial	24
Figura 5	M/F Motonave Fluvial	24
Figura 6	A/F Barcaza	25
Figura 7	Rutas para el Transporte Fluvial	28
Figura 8	Vista Panorámica de la Amazonía	60
Figura 9	Métodos de Recolección de Datos Cuantitativos	66
Figura 10	¿Las exoneraciones tributarias de la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia influyen en las empresas de transporte fluvial de Loreto?.....	71
Figura 11	¿Los requisitos para acceder a los beneficios de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía son claros y sencillos.?	73
Figura 12	¿La reducción de la tasa excepcional del 5% tienen un efecto significativo para las empresas de transporte fluvial de Loreto?	74
Figura 13	¿Para que las empresas de transporte fluvial puedan navegar tienen una simplificación en los trámites administrativos?	75
Figura 14	¿Existe un plan de promoción a la inversión privada?	76
Figura 15	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto cuentan con el apoyo de asesoramiento en inversiones por arte de las autoridades?.	77
Figura 16	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto generan empleo para la población?.....	78
Figura 17	Con la promulgación de la ley de promoción e inversión en la amazonia ¿se ha visto un crecimiento a nivel regional?	79
Figura 18	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia y servicio?	80
Figura 19	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con flotas acorde para la navegación en los ríos de la Amazonía?	81
Figura 20	¿Existen rutas accesibles para la navegación de las embarcaciones en la región?.....	82

Figura 21 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han mejorado la infraestructura de sus embarcaciones en los últimos años?	83
Figura 22 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto son eficientes en la parte operativa y en el tiempo de transporte?	84
Figura 23 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto brindan un servicio de calidad a los pasajeros?	86
Figura 24 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia en el servicio?	87
Figura 25 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con estructura de precios acorde con los costos operativos?	88
Figura 26 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto acceden fácilmente a financiamientos de sus recursos económicos?	89
Figura 27 ¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto tienen una rentabilidad que facilite sostenerse en el mercado competitivo?	90

Resumen

El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo analizar la ley N° 27037 Ley de Promoción e Inversión en la Amazonía y determinar el grado de influencia en las empresas de transporte fluvial de Loreto, Asimismo en los objetivos específicos de la presente investigación se ha visto conveniente Describir los alcances de la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia y su influencia en las empresas de transporte fluvial de Loreto, además de identificar si la tasa excepcional del 5% de la ley 31855, beneficiará a las empresas de transporte fluvial de Loreto.

La presente investigación tuvo como metodología aplicada el enfoque cuantitativo; se recopilaron datos a través de un cuestionario con escala Likert, los cuales fueron procesados estadísticamente, La tesis se basó en un análisis correlacional, donde se estudiaron las variables Ley de Promoción e Inversión en la amazonia y empresas de transporte fluvial de Loreto.

La Tesis investigada utilizó como Diseño el enfoque cuantitativo, que ha sido útil para recolectar datos y así demostrar la hipótesis en basado en medición numérica y con datos estadísticos determinando los patrones de su comportamiento.

Los datos se muestran en tablas y gráficos mostrando la variación de las respuestas de acuerdo a las encuestas realizadas, además se ha utilizado el software estadístico SPSS 27.

Mediante el presente estudio se ha determinado que la Ley N° 27037 Ley de Promoción e inversión en la Amazonía tiene una influencia positiva dentro con las empresas de transporte fluvial de Loreto, además que la reducción de tasa excepcional al cual se refiere la ley 31855 tiene una aceptación positiva dentro de las empresas de transporte fluvial de Loreto.

Palabras Claves: Ley N° 27037 Ley de Promoción e inversión en la Amazonía, empresas de Transporte fluvial de Loreto.

Abstrac

The present research work aimed to analyze the law N° 27037 Law of Promotion and Investment in the Amazon and determine the degree of influence on the river transport companies of Loreto, Also in the specific objectives of this research it has been found convenient to describe the scope of the Law of Promotion and Investment in the Amazon and its influence on the river transport companies of Loreto, in addition to identifying whether the exceptional Introdu 5% of Law 31855, Intr Introdu the river transport companies of Loreto.

The present research had as applied methodology the quantitative approach; data were collected through a questionnaire with Likert scale, which were statistically processed, The Intro was Introduc a correlational Introduc, where the variables Law of Promotion and Investment in the Amazon and river transport companies of Loreto were studied.

As a design of the Research, a quantitative approach was used, which has been useful to collect data and thus test the hypothesis Introduc numerical measurement and statistical data determining the patterns of their behavior.

The data are shown in tables and graphs showing the variation of the responses according to the surveys carried out, in addition the statistical software SPSS 27 has been used.

Through this study it has been determined that Law No. 27037 Law on Promotion and Investment in the Amazon has a positive influence within the river transport companies of Loreto, in addition that the exceptional rate reduction to which Law 31855 refers has a positive acceptance within the river transport companies of Loreto.

Key words: Law N° 27037 Law of Promotion and Investment in the Amazon, river transport companies of Loreto.

Introducción

En el último año la Ley N° 27037 Ley de Promoción e Inversión en la Amazonía ha sido objeto de una modificación mediante la Ley N° 31855, donde se incluyó a la actividad de transporte fluvial de carga y pasajeros al pago del 5% anual como alícuota de su renta, denominado Tasa Excepcional, esta modificación solo es válida para las empresas que se encuentren dentro de los ríos de la Amazonía peruana.

El transporte fluvial implica la navegación de embarcaciones por los ríos de la Amazonía, transportando carga, pasajeros entre las comunidades que se encuentran por las riberas de estos ríos.

Dentro de nuestro estudio se tiene el CAPITULO I, donde se va a desarrollar los problemas reales, para así determinar nuestro problema General, determinar nuestros objetivos principales y específicos además de ver las limitaciones de nuestro trabajo de investigación

Dentro del CAPITULO II, se estará desarrollando el marco teórico, antecedentes del problema, se analizarán 05 tesis nacionales e internacionales, también se hará el estudio de las bases teóricas, definición de renta, tasas del impuesto de acuerdo a la ley de la amazonia.

Dentro del CAPITULO III, se estará desarrollando nuestra hipótesis general y específicas, estas serán positivas o negativas de acuerdo a los resultados de nuestra encuesta, además de estudiar nuestra Operacionalización de las variables.

Dentro del CAPITULO IV, se desarrollará en los métodos utilizados en la investigación, iniciando el desarrollo del tipo y diseño de la investigación; luego se estudiará la población y muestra personas con las cuales se contará para la investigación.

Dentro del CAPITULO V, se analizan los resultados de acuerdo a la encuesta resuelta por muestra población, además se realiza la discusión de los resultados.

Luego se presentará nuestra conclusión del trabajo de investigación, así como las recomendaciones de acuerdo a los resultados obtenidos.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO

1.1. Planteamiento y formulación del problema

La Amazonía peruana ha sido receptora de incentivos tributarios durante un extenso periodo, incluyendo tasas reducidas, exoneraciones, créditos, inafectaciones, deducciones, y otros. Estos beneficios se han diseñado con miras a alcanzar diversos objetivos económicos en la región.

En la actualidad las empresas, familias y personas naturales emplean el transporte fluvial tanto para llevar carga y víveres para la venta como para uso personal, facilitando así el acceso a diferentes destinos.

Según INEI (2023) nos refiere lo siguiente:

La empresa dedicada a prestar este tipo de servicio por las cuencas del río Amazonas lo hacen mediante embarcaciones como son los empujadores fluviales, motochatas y barcazas, en las rutas Iquitos – Pucallpa, Iquitos Yurimaguas o viceversa, así como empresas dedicadas a prestar servicios de carga de hidrocarburos a las empresas que exploran el petróleo. (Pag. 7)

La causa del problema radica en que las empresas en la Amazonía peruana, anterior a publicación de la normativa N° 31855 el cual modifica la ley 27037, generaban ingresos mediante diversas actividades y tributaban sus rentas anuales según el régimen al que estaban adheridas.

Tabla 1

Regímenes Tributarios en el Perú

NRUS	RER	RMT	RG
------	-----	-----	----

Nuevo Régimen Único Simplificado	Régimen de Renta	Régimen Especial	Régimen Tributario	MYPE	Régimen de Renta	General
----------------------------------	------------------	------------------	--------------------	------	------------------	---------

Nota: Las empresas al iniciar sus actividades comerciales elijen unos de estos regímenes de acuerdo a su actividad e ingresos que piensan obtener.

Las empresas de transporte fluvial de carga y pasajeros, al enfrentarse a altas tasas de impuesto a la renta y estar formalizadas, tienden a aumentar los costos de pasajes y flete.

Las empresas formales de transporte fluvial enfrentan dificultades para competir debido a los altos costos de suministros, lo que les impide reducir sus precios de pasajes y fletes como lo hacen las empresas que operan de manera informal.

Todo esto se debe a que existen empresas informales que no tributan a raíz de que no entregan comprobantes de pago, debido que la tasa del impuesto es muy elevada y buscan sacar beneficio económico al no emitir respectivo comprobante.

Tabla 2

Detalle de costo por tipo de servicio

Servicio	Unidad de Medida	Costo Pasaje o Flete
Transporte de Carga	Toneladas	75.00
Transporte de pasajeros	Unidad	130.00

Nota: El costo unitario que se muestra en la tabla anterior corresponde a los precios de mercado que actualmente se viene cobrando

El transporte fluvial implica la navegación de embarcaciones por los ríos de la Amazonía, transportando carga, pasajeros entre las comunidades que se

encuentran por las riberas de estos ríos, conectando puntos geográficos a nivel nacional e internacional.

Las rutas que conectan los puertos de la amazonia para el transporte de carga además de pasajeros se detallan en cuadro siguiente:

Tabla 3

Rutas de navegación en la Amazonía del Perú

Puertos de la Amazonia	Rutas de Viaje
Iquitos	Iquitos – Pucallpa Iquitos – Yurimaguas Iquitos – Santa Rosa
Pucallpa	Pucallpa – Iquitos
Yurimaguas	Yurimaguas – Iquitos

Nota: En presente cuadro se detalla las rutas que más se usan para el transporte fluvial en la amazonia.

Figura 1

Detalle de Ruta Iquitos - Pucallpa y Viceversa



Los productos transportados a través de la Amazonía entre las ciudades y áreas que se encuentran en el trayecto abarcan una amplia gama de industrias y necesidades. Entre estos productos se encuentran:

- Madera: Utilizada en la construcción, la fabricación de muebles y otros productos de madera.
- Fibra de yute: Empleada en la fabricación de sacos, cuerdas y productos textiles.
- Cemento: Fundamental en la industria de la construcción para la fabricación de hormigón y mortero.
- Cerveza: Una bebida popular que se consume ampliamente en la región.
- Maquinarias: Equipos industriales y agrícolas necesarios para diversas actividades productivas.
- Productos alimenticios: Incluyendo alimentos procesados, granos, frutas y verduras.
- Aceites, grasas y lubricantes: Utilizados en maquinarias, vehículos y equipos diversos.
- Explosivos: Necesarios en la industria minera, la construcción y otros sectores.
- Acero y fierro en planchas: Materias primas utilizadas en la construcción y la fabricación de estructuras metálicas.
- Baritina: Un mineral utilizado en la industria petrolera, la fabricación de pinturas y otros usos industriales.
- Abonos minerales: Utilizados en la agricultura para mejorar la fertilidad del suelo.
- Combustibles: Como el diesel y la gasolina, esenciales para el funcionamiento de vehículos y maquinarias.
- Artículos de ferretería: Herramientas y materiales diversos utilizados en la construcción y el mantenimiento.
- Algodón y textiles: Materias primas y productos textiles terminados.
- Motores y repuestos: Partes y equipos necesarios para vehículos y maquinarias.

- Vehículos motorizados: Automóviles, camiones, embarcaciones y otros medios de transporte.

En definitiva, esta diversidad de productos refleja la importancia de la vía fluvial como un medio eficiente para el transporte de mercancías en la región, contribuyendo al desarrollo económico y facilitando el comercio entre las diferentes áreas geográficas.

Figura 2

Barcaza Transportando Carga



Nota: Adaptado de: Logística Empresarial - UNI

<https://logisticablogfiisuni.blogspot.com/2012/11/transporte-fluvial-integrantes-alta.html>

Navegar por los ríos está influenciada por una variedad de condiciones que van más allá del simple nivel del agua. Aspectos como la presencia de obstáculos flotantes, como árboles y escombros, pueden representar desafíos significativos.

Además, la decisión de navegar de día o de noche puede depender de factores como la visibilidad y la seguridad, ya que la oscuridad puede dificultar la detección de obstáculos y la navegación precisa.

También es crucial considerar la experiencia y conocimiento del piloto sobre los cambios recientes en el curso del río, ya que las condiciones pueden variar debido a la sedimentación, la erosión u otros fenómenos naturales. Estos elementos se suman para crear un entorno dinámico en el cual la navegación fluvial requiere atención constante y adaptabilidad por parte de la tripulación.

Las empresas de transporte fluvial actualmente están acogidas al régimen Mype tributario o Régimen General las cuales pagan renta anual de acuerdo al siguiente cuadro:

Tabla 4

Impuestos por Régimen

Tipo de Régimen	Alícuota	
Régimen Mype Tributario	Hasta 15 UIT	10.00%
	Más de 15 UIT	29.50%
Régimen general		29.50%

Notas: Las tasas que se muestran se aplican a las empresas de todo el Perú

Durante muchos años, los departamentos ubicados en la Región Selva del Perú han enfrentado desafíos significativos en términos de integración con el resto del país. Factores como su ubicación geográfica remota, la escasez de infraestructura adecuada y otros obstáculos han obstaculizado el crecimiento económico en comparación con otras regiones del país. En respuesta a esta situación, el gobierno peruano promulgó con fecha 30/12/1998 la Ley N.º 27037, conocida como la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía (LPIA), la intención de potenciar la economía en esta zona.

Los departamentos que se encuentran dentro de la Amazonía son Loreto, San Martín, Ucayali, Madre de Dios y Amazonas. Esta ley representa un intento por parte del gobierno de impulsar el desarrollo económico y social de una región históricamente marginada, fomentando la inversión y promoviendo el desarrollo empresarial en sectores clave de la economía de la región.

En el departamento de Loreto, las compañías que se dedican al transporte fluvial de carga y pasajeros disfrutan de una exención del Impuesto General a las Ventas (IGV) para los servicios realizados en la región. Sin embargo, recientemente han surgido interrogantes sobre la realidad de esta exoneración del IGV en los bienes y servicios comercializados y prestados en la zona.

Esta incertidumbre surge principalmente porque, en Loreto, una gran proporción de los productos y servicios consumidos provienen de otras regiones sujetas al impuesto. Esta situación plantea un desafío significativo en cuanto a la evaluación de la verdadera utilidad y eficacia sobre la exención del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo en el desarrollo económico y social de Loreto, en comparación con otras investigaciones previas.

Para contribuir en la reversión de esta situación problemática, se plantea incluir a todas aquellas empresas que realicen actividades de transporte fluvial de carga así como de pasajero del departamento de Loreto, en el pago del 5% como beneficio tributario del Impuesto a la Renta, sobre las rentas de tercera categoría, junto con otras actividades como: las empresas que realicen actividades de agropecuaria, empresas de acuicultura, las dedicadas a la pesca las empresas de turismo.

Además de ello, la inclusión de la actividad transporte fluvial coadyuvará a dinamizar la promoción de las otras actividades antes indicadas.

Con el propósito de abordar esta situación desafiante, se ha modificado la ley de la Amazonia de acuerdo al párrafo siguiente:

De acuerdo a la Ley 31855:

Se ampliado el alcance de la mencionada tasa excepcional de 5% para incluir también a aquellos sujetos ubicados en el departamentos de Loreto departamento de Madre de Dios, distrito de Iparia, distrito de Masisea que

se encuentren dentro de la provincia de Coronel Portillo, en la provincia de Purus, provincia de Atalaya que se encuentren dentro del departamento de Ucayali, que tengan como única actividad el transporte fluvial de carga y pasajeros, con origen o destino los puertos que se encuentren dentro de los alcances de la Amazonía. (Amazonia, 2023)

De acuerdo al artículo 12 de la ley 27027 LPIA emitido por el Congreso de la Republica (1999) en su texto anterior indicaba lo siguiente:

Los contribuyentes cuyas actividades de acuerdo al el numeral 11.1 del Artículo 11 de la LPIA y cuya ubicación sea el departamento de Loreto, departamento de Madre de Dios, el distrito de Iparia, distrito de Masisea, pagaran como alícuota el 5% por Impuesto anual de Renta por única excepción.

Actualmente al artículo 12 de la ley 27037 LPIA emitido por el Congreso de la Republica (1999) indica lo siguiente:

Los contribuyentes cuyas actividades de acuerdo al el numeral 11.1 del Artículo 11 de la LPIA y cuya ubicación sea el departamento de Loreto, departamento de Madre de Dios, el distrito de Iparia, distrito de Masisea, pagaran como alícuota el 5% por Impuesto anual de Renta por única excepción. De igual modo, la tasa será aplicada a las empresas que realicen actividad única el servicio transporte fluvial de carga y pasajeros, de acuerdo a los alcances del departamento donde se debe de tener cuenta el origen o destino los puertos que se encuentren dentro de los alcances de la Amazonía”.

Figura 3
Actividad Económica

H	Transporte y almacenamiento		
	50	Transporte por vía acuática	
		502	Transporte por vías de navegación interiores
			5022 Transporte de carga por vías de navegación interiores

Nota: Fotografía tomada de INEI

Para poder navegar por los ríos de la región amazónica las empresas de transporte deberán de contar con las siguientes documentaciones en cual se detalla de acuerdo a la tabla N° 5:

Tabla 5

Documentos que requiere un Empujador o Motonave Fluvial

Instrumento	Entidad que Otorga
Certific. de arqueo de naves y artefactos navales	Direc. General de Capitanía de puerto
Certific. de dotación mínima	Direc. General de Capitanía de puerto
Certific. De Matrícula De La Nave	Direc. General de Capitanía de puerto
Certific. de seguridad	Direc. General de Capitanía de puerto
Certific. de línea máxima de carga	Direc. General de Capitanía de puerto
Permiso de operaciones de naves	Direc. General de Capitanía de puerto
Seguro de casco	Organizaciones Aseguradoras
Seguro por accidentes personales	Organizaciones Aseguradoras
Permiso por operaciones Radio VHF	MTC

Figura 4

E/F Empujador Fluvial



Figura 5

M/F Motonave Fluvial



Tabla 6

Documentos que requiere una Barcaza

Instrumento	Entidad que otorga
Certific. de arqueo de naves y artefactos navales	Direc. General de capitanía de puerto
Certificado de matrícula de naves	Direc. General de capitanía de puerto
Certificado de seguridad	Direc. General de capitanía de puerto
Certificado de línea máxima	Direc. General de capitanía de puerto
Permiso de operaciones	Direc. General de capitanía de puerto
Póliza de seguros de casco	Organizaciones Aseguradoras

Figura 6

A/F Barcaza



El sistema de puertos en Perú se compone de 87 instalaciones, abarcando tanto áreas marítimas como fluviales, con notables ejemplos como el puerto que se encuentra en el Callao, puerto de Matarani, puerto de Paita y puerto de Salaverry. En el sector se ha visto un crecimiento constante, registrando un aumento del 57 % en el transporte de carga en 2021 en comparación con 2010, y además ha logrado superar los niveles pre-pandemia.

Tabla 7

Indicadores 2021

Indicadores -2021	
Habitantes	33,035,304
Kilómetros del Territorio	3,080
Producto Bruto Interno - 2007	137,250 MUSD
Respecto al 2020 incremento PBI	+ 13.3 %
Inversiones Portuarias	1,874 USD
Cantidad Pueros	29 públicos 58 privados
Carga movida en TN	110,802,662
Aumento de acuerdo al sector con relación al 2020	mas 13.70 %

Nota: Datos fueron obtenidos en base PIB 2021 expresado en moneda nacional (S/ 549.000 millones).

Fuente: INEI, APN.

Los terminales marítimos y puertos del Sistema Portuario Nacional están clasificados teniendo en consideración 4 características:

- De acuerdo a la titularidad estos son: privados o públicos.

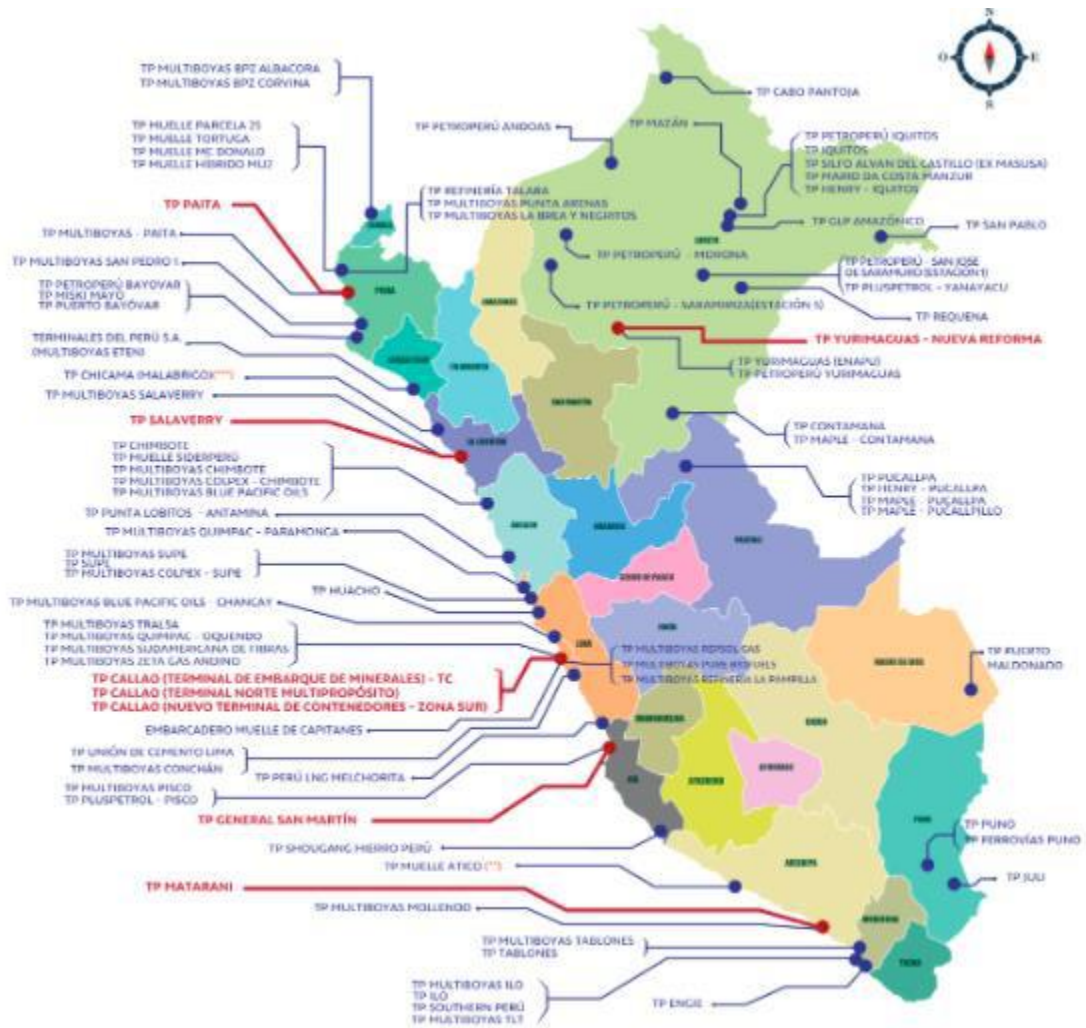
- Con relación a su actividad, estos son especializados o multipropósito. Cuando el terminal marítimo sirve para el uso del público este tiene múltiples fines para su uso, mientras los terminales de propiedad privada se caracterizan por ser especializados.
- De acuerdo a su alcance, estos son nacionales o regionales.
- De acuerdo a su ubicación, están clasificados en fluviales, lacustres y marítimos.

Conforme a la clasificación y a lo divulgado por la APN en 2020, los terminales portuarios en el Perú están conformada por 87 puertos de las cuales 29 son públicas y 58 privadas.

En cuanto a la conectividad fluvial, se tienen en cuenta los corredores logísticos que conectan Brasil con los mercados de Asia y Australia. Estos corredores abarcan la ruta Paita – Yurimaguas – Santa Rosa, utilizando la Carretera Interoceánica IIRSA Norte y la Hidrovía Amazónica, así como la ruta Callao – Pucallpa – Santa Rosa, que emplea la Carretera Interoceánica IIRSA Centro y la Hidrovía Amazónica..

Figura 7

Rutas para el Transporte Fluvial



Asimismo, los puertos que impactan el espacio fluvial son los de Iquitos (3,887 embarcaciones mixtas recibidas), Pucallpa (3,237 embarcaciones mixtas) y Yurimaguas (2,779 embarcaciones mixtas), sumando entre los tres el 76 % de las 13.085 embarcaciones mixtas recibidas en los puertos fluviales de la región Loreto. En este contexto, se observó un aumento del tránsito del 37 % en comparación con el mismo periodo de 2020.

1.2. Planteamiento del Problema

1.2.1. Formulación del Problema.

A) Problema General

- ¿De qué manera la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía influye en las empresas de transporte fluvial de Loreto?

B) Problemas Específicos

- 1) ¿Cuáles son los principales beneficios tributarios de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía para las empresas de transporte fluvial en Loreto?
- 2) ¿Cuáles son los requisitos y procedimientos necesarios para que las empresas de transporte fluvial de Loreto puedan acogerse al beneficio de la ley 31855 y acatar las obligaciones establecidas?

1.3. Determinación de Objetivos

1.3.1. Objetivo General.

- A. Evaluar los incentivos tributarios proporcionados por la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonía y su influencia en las empresas de transporte fluvial en la región de Loreto.

1.3.2. Objetivo Específico.

- 1) Describir los alcances de la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia y su influencia en las empresas de transporte fluvial de Loreto.
- 2) Identificar si la tasa excepcional del 5% de la ley 31855, beneficiará a las empresas de transporte fluvial de Loreto.

1.4. Justificación e Importancia del Estudio

La tesis donde se va investigar los beneficios de la LPIA para empresas de transporte fluvial de Loreto es fundamental por varias razones.

1. **Importancia económica y social:** El transporte fluvial juega un papel crucial en la economía y la conectividad de la región amazónica, especialmente en

áreas como Loreto. Es fundamental comprender cómo los incentivos tributarios concedidos ley afectan a estas empresas, ya que esto puede tener un impacto significativo en la evolución económica y crecimiento social de la región.

2. **Relevancia de la legislación:** La LPIA es una medida gubernamental diseñada para promover la inversión y el desarrollo en una zona geográfica específica. Analizar cómo se traducen estos beneficios en términos tributarios para las empresas de transporte fluvial permitirá evaluar la efectividad de esta política y su capacidad para impulsar el crecimiento económico en Loreto.
3. **Necesidad de evaluación:** A pesar de la presencia de los incentivos tributarios, es importante examinar críticamente si estos están alcanzando sus objetivos previstos y si están siendo aprovechados de manera óptima por las empresas de transporte fluvial. Esta evaluación proporcionará información valiosa para los encargados de creación de las políticas, así como para empresas propias, con el propósito de mejorar la efectividad de estas medidas y maximizar su impacto.
4. **Potencial de mejora:** Identificar áreas de mejora en la aplicación de los incentivos tributarios puede ayudar a optimizar el apoyo gubernamental a las empresas de transporte fluvial. Esto podría implicar ajustes en la legislación existente, la implementación de programas de capacitación o asistencia técnica, o la promoción de sinergias con otros sectores económicos.
5. **Contribución al conocimiento:** Investigar y analizar en profundidad los beneficios tributarios de la LPIA en el contexto específico de las empresas de transporte fluvial de Loreto puede generar nuevo conocimiento en el ámbito de la política fiscal regional y sectorial, así como en la economía y la mejora de la región.

En resumen, esta justificación de la tesis se basa en la necesidad de entender cómo la LIPA impactan en las empresas de transporte fluvial de Loreto, con el fin de

mejorar las políticas públicas, promover la evolución económica y social de la región, y contribuir al conocimiento académico en este campo específico.

De acuerdo con la Ley N° 27037 (1999), establece como alícuota impositiva para el impuesto anual de renta el 10% o del 5%, dependiendo de la ubicación geográfica y el tipo de actividad económica realizada.

Es preciso indicar que, a partir del 1 de enero de 2024, entra en efecto la nueva tasa excepcional del 5%, la cual fue introducida a través de la ley 31855. Esta tasa también es válida para aquellos contribuyentes cuya única actividad sea el transporte fluvial de carga y pasajeros, ya sea dentro de los alcances del departamento o con trayectos que tengan origen o destino los puertos que se encuentren en toda la región amazónica. (Amazonia, 2023)

Hay poca evidencia sobre el impacto de las exoneraciones en el crecimiento económico, pero la escasa información disponible sugiere que el efecto es nulo o, en muchos casos, negativo. (Fuentes, 2018)

Por lo que se refiere al trabajo de investigación será definir cuál será el impacto a las empresas de transporte que vienen realizando sus operaciones si será beneficio o tendrá que adaptarse para poder acogerse a este beneficio la cual puede ser más beneficioso al tener más rentabilidad económica.

1.5. Limitación de la Presente Investigación

1.5.1. Limitación Temporal.

El trabajo de investigación estará enfocado en analizar si la modificación de la ley 27037 LPIA, tendrá influencia en el transporte de las empresas que operan en la Amazonía peruana. Esta limitación temporal permitirá evaluar de manera precisa cómo esta medida afectará a las empresas en un período específico, proporcionando una comprensión clara de sus efectos a corto y mediano plazo.

1.5.2. Limitación Espacial.

El trabajo de investigación estará basado específicamente dentro de la región Loreto, limitando su alcance espacial a esta área geográfica. Esta limitación permitirá un análisis detallado y exhaustivo de cómo la aplicación de la tasa excepcional de la LPIA beneficiará a las empresas de transporte locales. Al delimitar el estudio a Loreto, se podrán identificar de manera precisa los efectos de esta medida en un contexto regional específico, brindando así información relevante y aplicable debido a que esto es crucial para fortalecer la capacidad de toma de decisiones tanto a nivel local como regional.

1.5.3. Limitación Teórica.

El desarrollo de esta tesis se centra en la comprensión y aplicación de la LPIA y su influencia en empresas de transporte en Loreto. La investigación se basará en fundamentos teóricos relacionados con la legislación fiscal peruana, específicamente en lo que respecta a las disposiciones aplicables a la Amazonía y al sector del transporte. Además, se considerarán teorías económicas pertinentes para analizar el impacto de la tasa excepcional dentro de las actividades empresariales, así como en la economía regional. La limitación teórica asegura que el estudio se base en un marco conceptual sólido y relevante para abordar adecuadamente la problemática planteada.

La investigación no encontró limitaciones teóricas importantes gracias al acceso a múltiples fuentes de información, las cuales fueron internet, libros, tesis y artículos, lo cual facilitó el desarrollo de variables para su análisis.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del Problema

Durante el presente trabajo se analizará las tesis estudiadas por otros autores que están ligadas al tema que se está tratando, que sirve como una base para el presente estudio.

2.1.1. Nacionales.

Según la investigación, realizado el Periodo 2007-2011 en las empresas avícolas SAC de Tarapoto concluye que:

Constatar que la población está insatisfecha debido a que los precios de los productos no han disminuido, sino que han aumentado, lo cual provoca una percepción negativa hacia este tipo de exoneraciones. Esto genera descontento y una sensación de injusticia entre los miembros de la comunidad. (Bardales, 2013).

Es por esto que, La población muestra una creciente insatisfacción debido a que los precios de los productos no han disminuido como se esperaba con las exoneraciones, sino que han aumentado, lo que ha generado una percepción negativa sobre estas medidas. Esto ha provocado un sentimiento de injusticia y descontento entre la población, ya que ven estas exoneraciones como poco efectivas y beneficiosas para ellos.

Llauce, W. & Sotelo, A. (2013). Efectos tributarios que generó la aplicación de la Ley N° 27037 LPIA en Loreto:

Analizaron todo efecto fiscal que derivado de la implementación de la Ley N° 27037 LPIA en Loreto. Concluyeron que las medidas fiscales por sí solas no cumplen con lo necesario para impulsar las operaciones comerciales de una región. Esto se observa en el caso de Loreto, que, a pesar de recibir estas mejoras, no ha logrado mejorar sus indicadores de expansión regional. (p. 23).

Se infiere, del trabajo de investigación el cual indica que los estímulos proporcionados en la Ley N° 27037 LPIA, no bastan para impulsar el desarrollo regional. Se sugiere que estos beneficios deben complementarse con proyectos de infraestructura que generen empleo para lograr un verdadero desarrollo dentro de nuestra región.

Según Campana, Y., en su informe publicado el 2011 indica lo siguiente:

Analizar la LPIA peruana es esencial para obtener datos que ayuden a decidir si mantenerla o eliminarla, considerando los costos tributarios que supone para el país. No obstante, esta tarea no es sencilla desde una óptica formal, ya que resulta difícil recrear la situación que hubiera prevalecido en la región sin la implementación de la ley. Por ello, haciendo uso de la regulación geográfica establece un límite en la región selva, este trabajo busca analizar cómo afecta el bienestar de los hogares dentro de una zona específica de hasta 50 km. (p. 35).

Por consiguiente, la decisión de eliminar o mantener la Ley N° 27037 LPIA debe basarse en una evaluación exhaustiva, buscando alternativas que generen beneficios reales para la población.

Díaz, (2017) en su tesis realizada a los consumidores mayoristas de combustible de la ciudad de Pucallpa, concluye que:

Se concluyó que las exenciones fiscales sobre los combustibles no beneficiaron en absoluto a las empresas que venden al por mayor en términos de expansión comercial. Por el contrario, estas exoneraciones fomentaron la práctica comercial injusta y antieconómica, consolidando una única empresa que luego monopolizó la actividad.

En conclusión, las empresas mayoristas de combustible no han obtenido beneficios significativos de las exoneraciones tributarias. Se sugiere ser más flexibles en con el cumplimiento de las obligaciones para poder acceder a estos incentivos y así mejorar la efectividad de las exoneraciones para este sector.

En la tesis investigada en el periodo 2010-2016 sobre la incidencia de la actividad turística en Loreto se concluye que:

Según los resultados obtenidos, en referencia a evaluar cómo afecta la Ley N° 27037 LPIA, a fin de fomentar la actividad turística de Loreto, no ha logrado impulsar de manera adecuada la actividad turística en la región de Loreto en el período mencionado.

El autor de la tesis de acuerdo a su investigación ha demostrado que la ley 27037 y sus alcances no son suficiente para desarrollar la actividad turística en Loreto, debiendo buscar otras alternativas que se incluyan dentro de la ley que beneficien a los empresarios que desarrollan actividades de turismo.

2.1.2. Internacionales

Con respecto a los trabajos internacionales se trata de ver que los incentivos de la ley de promoción e inversiones dentro de la amazonia, también se aplican en otros países y estos han beneficiado a la población.

García Romero (2015), en su trabajo de investigación realizada en los periodos 2005-2007 y 2008-2012 sobre la Devolución de IVA al sector Exportador: provincia del Guayas, indica que:

Según la hipótesis que ha sido planteada, que afirma que de acuerdo a la modificación del Artículo 57 de la ley estudiada, respecto al incentivo tributario sobre la devolución del IVA, resultó que hubo un incremento del cinco (5%) en el caso de exportaciones realizadas de bienes en Guayas provincia del Ecuador, esta debe de ser aceptada. Debido a que la variable que ha sido afectada a cauda de la reforma, los montos devueltos, influyó significativamente en un incremento que ha sido superior al 5% durante las exportaciones desde el año 2008, las cuales fueron toneladas métricas y valor FOB.

Según Artana (2015), indica que:

Llevó a cabo un estudio econométrico sobre zonas francas en Costa Rica, El Salvador y República Dominicana llegó a la conclusión de que las exenciones fiscales temporales tienden a favorecer proyectos altamente rentables que probablemente se habrían llevado a cabo aun sin estos

incentivos. Adicionalmente, el caso de Costa Rica, el estudio muestra que el nivel de exención no parece tener repercusión en la inversión, así como en el parte laboral.

Según James (2013) en su libro sobre incentivos comenta que:

Subrayó, el ambiente de inversión es fundamental para determinar el grado certeza de los estímulos para captar la inversión de fuente extranjera. Según los aciertos, el impacto del recorte de las tasas impositivas efectivas en el impulso de la inversión de fuente extranjera es 8 veces más potente en los países con un buen ambiente para la inversión. Esto sirve para entender por qué en algunos países se ha promovido una mayor inversión, lo que ocurre lo contrario a otros países.

De acuerdo a Klemm y Van Parys (2009) destaca que:

Descubrieron que existe una competitividad tributaria entre distintas naciones y que las alícuotas reducidas referente al impuesto a la renta, junto con los beneficios temporales de impuestos más prolongadas, son positivas para captar inversión extranjera directa (IED). Sin embargo, estas medidas no logran estimular adecuadamente la acumulación de capital fijo privado, la inversión global y el desarrollo económico.

Byrne, P. (2013) "Regímenes Tributarios Especiales en la Región Mercosur" donde nos dice que:

Durante muchos años, los regímenes tributarios especiales diseñados para fomentar el desarrollo económico fueron frecuentes en América Latina. En su mayoría en los países, estos regímenes han producido resultados limitados y han tenido un costo considerable para el erario público. Sin embargo, estos regímenes siguen existiendo. Una parte de la explicación radica en la percepción de que han fomentado la inversión en países como Costa Rica e Irlanda.

En resumen, se puede decir que en otros países también se aplican incentivos tributarios, la cual en algunos es favorable y en otros no tiene un impacto positivo, como se puede observar en el caso estudiado por Según Artana, concluye que las exoneraciones temporales de impuestos logran beneficiar proyectos altamente rentables que probablemente se habrían llevado a cabo sin necesidad de incentivos. También señala que, en Costa Rica, el grado de exoneración no parece influir significativamente en la inversión o el empleo.

Asimismo, Byrne, P., de acuerdo a su tesis discute cómo los regímenes tributarios especiales han sido una característica duradera en América Latina, destinados a fomentar el desarrollo económico. A pesar de producir resultados limitados y costosos para el Estado, estos regímenes persisten, en parte debido a la percepción de que han estimulado la inversión en países como Costa Rica e Irlanda.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Tipos de Beneficios Tributarios.

A) Inafectación.

Según el capítulo IV de la ley del Impuesto a la Renta (LIR), la inafectación, son disposiciones legales que ofrecen a empresas y personas naturales la posibilidad de no pagar ciertos impuestos.

La ley define el alcance del impuesto, el cual comprende una serie de situaciones que pueden dar lugar al surgimiento de la carga tributaria (Ruiz de Castilla Ponce de León, 2023)

La inafectación implica la exención permanente del pago de impuestos, siempre y cuando la actividad se encuentre dentro de los parámetros legales y se puedan cumplir con los requisitos establecidos.

B) Exoneración.

El impuesto a la renta define a la exoneración como una disposición legal que exonera parcial o totalmente a determinadas actividades económicas, ingresos o

contribuyentes del pago de este impuesto. Esta medida puede aplicarse con la finalidad de fomentar la expansión económica, promover la inversión, incentivar ciertas actividades específicas, o aliviar la carga tributaria de ciertos sectores vulnerables o estratégicos. La exoneración puede ser temporal o permanente, y su implementación está sujeta a toda disposición y política fiscal dictadas por las autoridades tributarias de cada país.

De acuerdo a SUNAT (2012) la exoneración se define como:

La exención o suspensión temporal del pago de un impuesto por mandato legal. En este sentido, la Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario estipula que las exoneraciones fiscales no podrán superar los tres años, plazo que puede extenderse por tres años adicionales.

La exoneración es un beneficio que el estado brinda a los contribuyentes durante un período específico. Un ejemplo de esto se encuentra en la Ley N° 27037, conocida como la LPIA, que exime del pago del IGV a todos los contribuyentes que acatan los requisitos establecidos por esta ley.

2.2.2. Incentivos Tributarios.

Los incentivos tributarios en el Perú se refieren a las ventajas o incentivos fiscales que el Estado otorga a ciertos contribuyentes o actividades económicas con el propósito de fomentar el desarrollo económico, social o regional.

Estos beneficios pueden manifestarse en forma de exoneraciones, deducciones, créditos fiscales u otros mecanismos que reducen la carga impositiva de los contribuyentes. Su objetivo es estimular la inversión, promover la creación de puestos laborales, impulsar sectores específicos de la economía o mitigar desigualdades sociales.

Los beneficios tributarios pueden estar regulados por leyes específicas, decretos legislativos o disposiciones del ente recaudador, y su aplicación está sujeta a cumplir con los requisitos y condiciones establecidos por la norma tributaria vigente.

En el artículo publicado por (Contreras Campos) indica que:

Los Beneficios Tributarios son medidas especiales diseñadas para disminuir la carga impositiva en áreas geográficas específicas o en sectores económicos particulares. (p. 3).

En el mismo artículo (Contreras Campos) indica que los Beneficios Tributarios tienen un propósito:

Las exenciones , exoneraciones, inafectaciones, y otros incentivos fiscales tienen dimensiones sociales, políticas y económicas. Aunque el Estado renuncia total o parcialmente a los ingresos tributarios que normalmente debería recaudar, se espera que el monto exonerado, exento o reducido tenga un propósito económico, como aumentar la inversión, la producción y el ahorro interno. (p. 3)

En conclusión, Las exoneraciones, inafectaciones, exenciones y otros Beneficios Tributarios tienen implicaciones sociales, políticas y económicas. Aunque suponen una pérdida de ingresos para el Estado al no recaudar total o parcialmente los impuestos esperados, se espera que estos beneficios fomenten el ahorro interno, la inversión y la producción, generando un impacto económico positivo.

1. Impuesto a la Renta

De acuerdo al Impuesto a la Renta, según el artículo 1, está diseñado para imponer cargas fiscales sobre dos tipos principales de ingresos:

- a) Toda renta que proviene del capital, del trabajo y de la combinación de los dos tipos de factores, las cuales se definen como aquellas generadas por una fuente estable y capaces de producir ingresos de forma periódica. (179-2004-EF, 2007)
- b) Ganancias de capital de capital. (179-2004-EF, 2007)

Según la Ley del Impuesto a la Renta peruano, cuyo TUO fue aprobado por el D.S. Nro. 179-2004-EF y su Reglamento, D.S. Nro. 122-94-EF señala:

Duran Rojo, (2007), para las personas jurídicas, el Impuesto a la Renta debe ser calculada con periodicidad anual, considerando a sus rentas o pérdidas

de fuente peruana obtenidas en el ejercicio (las que se consideren renta de tercera categoría) además de toda renta neta obtenida por fuente extranjera. (pág. 182).

Según lo indicado se puede deducir que las rentas se debe resentar en forma anual cumpliendo los requisitos establecidos por SUNAT.

2. Definición de Renta

De acuerdo a Horacio García Belsunce (1967), señala:

Es crucial definir teóricamente qué se entiende por ingresos con el fin de alcanzar dos objetivos principales: en primer lugar, guiar al legislador en la identificación del alcance y la naturaleza de los impuestos aplicados a los ingresos; en segundo lugar, orientar al intérprete de la ley cuando esta omite definiciones y se limita a enumerar, de manera indicativa, los diversos beneficios que están sujetos al tributo.

Ahora puedo decir que; La singularidad de este enfoque radica en su doble propósito: proporcionar orientación tanto al legislador al definir los impuestos sobre ingresos, como al intérprete de la ley cuando estas definiciones no están explícitamente establecidas.

Según García Mullín (1978), indica que la renta tiene el siguiente concepto:

- a) Ingresos o rendimientos generados de manera regular por una inversión de capital.
- b) El total de ingresos producto de herencias, regalos, premios, rentas, beneficios sociales, o cualquier otra forma de ingreso o ventaja económica que no se derive del trabajo o esfuerzo personal del individuo.
- c) La totalidad de los enriquecimientos de una persona, ya sean utilizados para el consumo o destinados al ahorro durante el ciclo específico; Esta idea engloba todo lo consumido durante ese periodo., además de cualquier variación en su situación patrimonial. (p. 11).

Del mismo modo la diversidad de opiniones doctrinarias respecto a la definición de renta implica que cada legislador elige la teoría que mejor se adapta a su contexto, introduciendo modificaciones a las teorías más conocidas.

2.1 Renta producto o Teoría de la fuente

La principal característica de esta teoría es que la fuente de la riqueza debe persistir más allá del momento en que se produce el aumento de la riqueza, lo que no necesariamente implica que sea permanente, como algunos han argumentado.

De acuerdo a la definición de Medrano Cornejo (2018) nos indica que:

Únicamente se clasifica como renta aquella ganancia que se genera de forma regular o que tiene el potencial de ser obtenida regularmente a partir de una fuente que perdura en el tiempo. Es conocido que las fuentes generadoras de renta se reducen principalmente a dos: el capital y el trabajo, cuya combinación da origen a una tercera fuente: la empresa. (pág. 18).

Desde una perspectiva tributaria, la ocupación de diseñador gráfico puede resultar en la percepción de honorarios por la creación de diseños para clientes externos. Del mismo modo, un diseñador puede recibir un salario al ser contratado por una empresa. Ambas formas de compensación constituyen renta a efectos tributarios.

2.2 Incremento patrimonial o Teoría del balance

Toda utilidad se encuentra sujeta a gravamen, incluso si no proviene de una fuente sostenible ni genera ingresos regulares. Lo fundamental es la disparidad entre el patrimonio al inicio del período y al cierre del mismo, sin importar si proviene de la venta de activos fijos o circulantes. Esta postura nunca ha sido plenamente reflejada en nuestra legislación, dado que no se clasificaron como ingresos todas las ganancias, beneficios y aumentos en el patrimonio que una empresa haya obtenido.

La SUNAT utiliza cruces informáticos para identificar contribuyentes que participan en actividades económicas generadoras de ingresos, pero incumplen sus obligaciones tributarias. La información para estos cruces proviene de declaraciones juradas de impuestos, declaraciones de operaciones con terceros y

convenios con otras instituciones, lo que les permite tener una base de datos amplia y actualizada.

Todo incremento patrimonial que no esté justificado se refiere al aumento en el valor de los activos de todo contribuyente sin una explicación clara y verificable sobre su origen o causa.

El incremento patrimonial tiene como sustento legal los Artículos 52º, 91º y 92º del TUO de la LIR aprobado por D.S. N° 179-2004-EF. Artículos 59º, 60º y 60Aº del Reglamento.

2.3 Teoría del Flujo de Riqueza

La teoría del flujo de riqueza, llamada como "teoría de flujo de ingresos y gastos", es un concepto económico que describe cómo los cambios en la riqueza de los individuos afectan sus patrones de consumo y ahorro.

Según esta teoría, los consumidores no basan sus decisiones de gasto únicamente en sus ingresos actuales, sino también en su percepción de la riqueza total, que incluye activos como propiedades, inversiones y ahorros.

Cuando la riqueza de un individuo aumenta, ya sea a través de incrementos en los ingresos, ganancias en inversiones o aumento del valor de sus activos, es probable que aumente su disposición a gastar en bienes y servicios. Por el contrario, si la riqueza disminuye, es probable que el individuo reduzca su consumo y busque ahorrar más para protegerse contra futuras incertidumbres financieras.

Esta teoría sugiere que los cambios en la riqueza tienen un impacto significativo en la demanda de la economía, lo que puede influir en el ciclo económico y en las políticas macroeconómicas. Los gobiernos y los responsables de la política económica a menudo tienen en cuenta el efecto del flujo de riqueza al diseñar políticas fiscales y monetarias para estimular el crecimiento económico o estabilizar la economía en momentos de crisis.^{3.5}

3. Tasa del Impuesto

Las tasas del impuesto que pagan los contribuyentes por renta según la Ley N° 27037 LPIA varía de acuerdo a la ubicación o domicilio fiscal que tienen los contribuyentes, dentro de las cuales se detalla lo siguiente:

A) Tasa del 10%

De acuerdo al (27037, Art 12, Art. 11):

Las empresas sujetas a la tasa impositiva de 10% se encuentran las empresas ubicadas dentro de la Selva alta y dedicados a las siguientes actividades: agricultura, cría de animales, cultivar organismos acuáticos, captura de peces y organismos acuáticos, actividades turísticas, transformación de materias primas, actividad forestal, transformar y procesar la palma de aceite, café y cacao.

En conclusion, la tasa rebajada se aplicara bajo las condiciones explícitamente que se encuentran expresamente dentro del alcance de la ley.

B) Tasa del 5%

De acuerdo al (27037, Art. 12, Numeral 12.2):

Toda empresa que encuentre constituida en el departamentos de Loreto, departamento de Madre de Dios, provincia de Coronel Portillo con su distritos de Iparia y distrito de Masísea, así como el departamento de Ucayali con su provincias de Atalaya y provincias de Parús, se dedican a la actividad de agricultura, cría de animales, turismo, pesca, acuicultura y actividad de manufacturera que está relacionada al procesamiento, de productos primarios, así como la actividad forestal, que se realicen en la región. También se aplicará una tasa del 5% a toda actividad relacionada a extracción forestal.

Según la ley 27037 se puede deducir que la tasa rebajada del 5% se aplicara a personas naturales y jurídicas localizadas dentro de los departamentos que se encuentren expresamente en la ley.

4. Impuesto General a las Ventas e Impuesto selectivo al consumo

El IGV tiene como concepto al deber tributario que se aplica al consumo de bienes y servicios dentro del Perú.

Según Numeral 13.1 de la Ley N° 27037 indica lo siguiente:

Las empresas que tengan como ubicación estas regiones se beneficiarán con la exención del IGV, para ciertas operaciones, que incluyen la venta de bienes que tengan como destino el consumo local, la prestación de servicios dentro de la zona, la venta inicial de inmuebles por parte de las empresas constructoras en dicha área.

El artículo 10º del reglamento (103-99-EF, 1999) de la LPIA señala lo siguiente:

Las empresas cuya ubicación sea la Amazonía, para emitir su comprobante de pago por las transacciones exoneradas, deberán de consignar la frase pre-impresa: "Bienes transferidos en la amazonia para ser consumidos en la misma".

Cuando se realicen servicios o contratos de construcción exonerados, deben de consignar en sus comprobantes la frase pre-impresa "Servicios prestados en la amazonia "o" contratos de construcción ejecutados en la amazonia", según corresponda.

Las empresas que realizan ventas de bienes y/o servicios deberán de incluir el IGV en sus precios de venta y luego transferirlo al Estado. Sin embargo, estas empresas también podrán recuperar el IGV que pagaron por las compras y gastos relacionados con la actividad económica, mediante el mecanismo de crédito fiscal.

El IGV es uno de los principales tributos en Perú y una importante fuente de ingresos para el gobierno, utilizado para financiar gastos públicos y programas sociales. Su regulación y administración están a cargo SUNAT.

5. Servicios Exonerados

Los servicios exonerados se definen libre de todo tipo de pago por impuestos o alcuotas específicas según las leyes tributarias de un país o jurisdicción. Esta exoneración puede ser total o parcial, lo que significa que el proveedor del servicio

no está obligado a cobrar ciertos impuestos al consumidor final o puede aplicar una tasa reducida.

Así tenemos que el artículo 11º del reglamento de la Ley N° 27037 LPIA, nos define los servicios exonerados como: Cuando el servicio sea transporte, para ser considerado dentro de los alcances de la Amazonía se debe efectuar el servicio en la misma Amazonía (103-99-EF, 1999).

Los servicios exonerados son aquellos que están libres de impuestos según las leyes tributarias. Esta exención puede ser total o parcial y tiene como objetivo incentivar actividades económicas, fomentar el desarrollo y facilitar el camino a servicios esenciales.

6. Acogimiento los Beneficios

Con relación a lo que nos indica el Artículo 5º del reglamento de la Ley N° 27037 LPIA 103-99-EF (1999), donde se aprecia que para acogerse a los incentivos tributarios se debe cumplir con lo siguiente:

- Para poder acogerse debe realizarse durante el primer mes de cada año, teniendo como límite la fecha de vencimiento, además de las condiciones y formas que indique SUNAT,
- Cuando el acogimiento no se realiza de acuerdo a lo indicado en el párrafo anterior, la empresa no gozará de los incentivos tributarios en el periodo.,
- Cuando los contribuyentes inicien su funcionamiento durante el año en curso, deben cumplir lo señalado en el primer párrafo, hasta la fecha de vencimiento del primer pago a cuenta mensual para poder cumplir con los requisitos estipulados de acuerdo al Artículo 2º,

De acuerdo al (SUNAT, INFORME N.º 000022-2024-SUNAT/7T0000, 2024) concluye que:

El no cumplimiento de los requisitos indicados en el artículo 2 del Reglamento de la Ley de la Amazonía resulta en la pérdida de los beneficios fiscales otorgados por dicha ley por el resto del año fiscal correspondiente. Esta medida se activa a partir del mes siguiente a la ocurrencia de la causa

del incumplimiento, y no contempla la restitución de dichos beneficios durante ese ejercicio, aunque se subsane el incumplimiento antes de su finalización. (pág. 3)

7. Criterios para Obtener los Beneficios

Los criterios para obtener los beneficios incluyen, pero no se limitan a, cumplir con las regulaciones legales establecidas en la normativa aplicable, demostrar el cumplimiento de ciertos criterios de elegibilidad, presentar la documentación requerida de manera completa y oportuna, y cumplir con cualquier otra condición específica establecida por las autoridades correspondientes. Estos requisitos pueden ser diferentes de acuerdo al tipo de beneficio y leyes vigentes.

Según la Ley N° 27037 LPIA, en su reglamento se pueden observar los requisitos para que se debe cumplir para poder acogerse a este régimen a continuación:

Los incentivos tributarios con los que cuenta de la región Loreto son destinados a los contribuyentes que tengan como ubicación la Amazonía; de esta manera para gozar del beneficio se debe acatar ciertos requisitos.

Hay que mencionar además los siguientes requisitos según el (103-99-EF, 1999):

- Con referencia al domicilio, deberá de tener su ubicación la Amazonía y coincidir con el domicilio central, definida como lugar donde esta desarrolle su administración y la contabilidad de la empresa,
- Registros Públicos: La empresa jurídica debe estar registrada en el Registro Público de la Amazonía, ya sea que se haya registrado inicialmente en dicha jurisdicción o que se haya cambiado su domicilio a la Amazonía en un momento posterior,

- **Activos Fijos:** En la región amazónica, al menos el 70% del total de activos fijos del contribuyente deben estar ubicados. El porcentaje incluye todos los activos relacionados con la producción, como bienes muebles e inmuebles, maquinaria y equipos que se utiliza en la generación de bienes, servicios o contratos de construcción, La proporción del total el activo fijo se calculará en base al valor de estos al 31 de diciembre del año fiscal anterior,
- **Producción:** Las empresas no pueden tener producción fuera de la región Loreto, con la excepción de las empresas dedicadas a la comercialización. Los productos manufacturados en la Amazonía pueden ser vendidos tanto dentro como fuera de esta región, siempre y cuando se acaten los requisitos y condiciones que se encuentran establecidos en la Ley artículo 13º.

8. Territorio de la Región de acuerdo a la Ley 27037

La Ley N° 27037 delimita el alcance territorial de la Región de la Amazonía, estableciendo un marco legal fundamental para el crecimiento y la protección de esta vasta y biodiversa área.

Según Durán Rojo, (2013); nos muestra un cuadro detallado de los alcances del territorio según la Ley N° 27037 LPIA.

Tabla 8

Alcances del Territorio Ley N° 27037

LUGARES	JURISDICCION
Amazonas	✓ Toda la Jurisdicción
Ayacucho	✓ El distrito de Sivia, distrito de Ayahuanco y distrito de Llochegua ubicados en la provincia de Huanta. Distrito de Ayna, distrito de San Miguel y distrito de Santa Rosa ubicados en la provincia de La Mar.

Cajamarca	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La Jurisdicción de Jaén. ✓ La Jurisdicción de San Ignacio ✓ La Jurisdicción de Yanatile ubicados en la provincia de Calca ✓ La Jurisdicción de La Convención.
Cusco	<ul style="list-style-type: none"> ✓ El Jurisdicción de Kosñipata ubicados en la Provincia de Paucartambo. ✓ Los Jurisdicción de Camanti y Jurisdicción de Marcapata ubicads en la Provincia de Quispicanchis
Huancavelica	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Los Jurisdicción de Huachocolpa y la Jurisdicción Tintay Puncu ubicados en la Provincia de Tayacaja ✓ La Jurisdicción de Leoncio Prado. ✓ La Jurisdicción de Puerto Inca. ✓ La Jurisdicción de Marañón. ✓ La Jurisdicción de Pachitea. ✓ La Jurisdicción de Monzón ubicado en la Provincia de Huamalés.
Huánuco	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La Jurisdicción de Churubamba, la Jurisdicción Santa María del Valle, la Jurisdicción Chinchao, la Jurisdicción de Huánuco, la Jurisdicción de Amarilis y la Jurisdicción Pillcomarca ubicado en la Provincia de Huánuco. ✓ La Jurisdicción de Conchamarca, la Jurisdicción Tomayquichua y la Jurisdicción ubicad en la Provincia de Ambo
Junín	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La Jurisdicción de Chanchamayo. ✓ La Jurisdicción de Satipo.
La Libertad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La Jurisdicción de Ongón ubicado en la Provincia de Pataz.
Loreto	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Toda la Jurisdicción
Madre de Dios	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Toda la Jurisdicción
Pasco	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La Jurisdicción de Oxapampa.

	✓ La Jurisdicción de Coaza, la Jurisdicción Ayapata, la Jurisdicción Ituata, la Jurisdicción Ollachea y la Jurisdicción de San Gabán ubicado en la Provincia de Carabaya.
Puno	✓ La Jurisdicción de San Juan del Oro, la Jurisdicción de Limbani, la Jurisdicción de Yanahuaya, la Jurisdicción de Phara y la Jurisdicción de Alto Inambari, la Jurisdicción de Sandia y la Jurisdicción de Patambuco ubicado en la Provincia de Sandia.
Pirura	✓ La Jurisdicción de Carmen de la Frontera ubicado en la Provincia de Huancabamba
San Martín	✓ Toda la Jurisdicción.
Ucayali	✓ Toda la Jurisdicción.

Nota: Se debe agregar que el presente estudio se basara en el territorio de Loreto que abarcara todo su territorio en especial los puertos fluviales.

2.2.3. Principio de Igualdad

En lo que toca al principio de igualdad, consagrado en el artículo 74º de la Constitución, se relaciona con cómo se establecen los impuestos según la capacidad económica de quienes deben pagarlos. Esto implica que la carga tributaria se ajusta según la riqueza de los contribuyentes.

Según la Conferencia sobre "Tax Constitution & Tax Power" (2018) nos habla sobre el principio de igualdad sobre los tributos en nuestro país, la cual se puede rescatar lo siguiente:

Se eliminan los privilegios o preferencias injustificadas que distorsionan una distribución justa y equitativa de las responsabilidades públicas. Bajo el principio de igualdad de capacidades contributivas, se establece que las obligaciones tributarias deben ser proporcionales en condiciones similares, lo que se puede expresar como "en condiciones análogas, gravámenes iguales". Este principio, derivado del concepto de la generalidad o universalidad del tributo, implica aplicarse de manera completa a todo tipo de personas, bienes contemplados en la ley, sin excepciones. Además, el principio de igualdad también implica la proporcionalidad del impuesto,

lo que significa que cada categoría debe ser gravada de manera equitativa. No se conceden excepciones basadas en clase, linaje o casta, sino exclusivamente por razones económicas o sociales, evaluadas por el Poder Legislativo con el objetivo de promover la justicia social, fomentar actividades beneficiosas para la comunidad, o facilitar el desarrollo de ciertas regiones del país.

En resumen, este principio requiere que el impuesto se aplique de manera universal a todas las categorías de personas o bienes, sin excepciones, y que cada categoría sea gravada equitativamente. Las excepciones solo se justifican por razones económicas o sociales, evaluadas por el Poder del estado encargado de legislar, con el objetivo de promover la justicia social o impulsar actividades que beneficien a la comunidad o el crecimiento regional.

De acuerdo al concepto de Sevillano Chavez, (2014) señala lo siguiente:

La equidad tributaria implica tratar de manera uniforme a individuos con una capacidad contributiva similar y de forma diferenciada a aquellos con capacidades contributivas diversas, asegurando así una distribución justa de la carga fiscal, reflejada en el esfuerzo similar que requiere el pago de tributos por parte de los contribuyentes. (pág. 105).

2.2.4. Instituciones que Intervienen en el Transporte Fluvial

Las entidades que son parte del sistema de transporte fluvial y quienes están encargados de dar los permisos respectivos son:

A) Ministerio de Transporte y Comunicaciones

El MTC es la organización del gobierno peruano encargada de impulsar el crecimiento de las estructuras de transporte, así como la infraestructura de las telecomunicaciones y comunicaciones. Además, supervisa el adecuado funcionamiento de las vías acuáticas y telecomunicaciones a través de sus organismos de control e instituciones asociadas. El MTC implementa políticas sectoriales con la colaboración de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

B) Autoridad Portuaria Nacional

Es una organización dependiente del MTC encargada de coordinar y gestionar todas las operaciones relacionadas con el sistema portuario del Perú. Entre sus responsabilidades,

destaca la promoción de toda inversión privada en los diferentes puertos del país. La APN tiene diversas funciones, como:

- Elabora y propone de la inversión pública y convoca la inversión privada.
- Supervisa el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- Estimular todas las actividades logísticas y comerciales en los puertos.
- Coordinar la integración de terminales portuarios privados.
- Facilita la concesión de proyectos de las empresas privadas.

C) Empresa Nacional de Puertos (ENAPU):

Es una organización pública, constituida como S.A. bajo el marco de empresas publicas de derecho privado. Su función principal es gestionar, operar y mantener los Terminales Portuarios de Perú, ofreciendo servicios para el movimiento de naves y cargamentos en el comercio exterior del país. La ENAPU es propiedad del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) y actualmente administra los Terminales Portuarios de Ilo, Huacho-Supe, Iquitos, Puerto Maldonado y Yurimaguas, así como el Muelle al Servicio del Perú (MASP) en Arica, Chile.

D) Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN):

Entidad pública encargada de supervisar, regular, fiscalizar, sancionar, resolver controversias y gestionar reclamos relacionados con actividades vinculadas a la explotación de infraestructuras de transporte de uso público, tales como carreteras, vías férreas, aeropuertos y puertos.

E) SUNAT:

Entidad técnica adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas, encargada de la supervisión y administración de las aduanas y de la gestión tributaria en Perú.

F) Dirección General de Capitanías (DICAPI):

Institución encargada de la supervisión y regulación de las actividades marítimas, fluviales y lacustres en el territorio peruano, garantizando la seguridad, protección y conservación del medio ambiente acuático.

2.3. Definición de Términos Básicos

2.3.1. Gasto Tributario

De acuerdo a la definición SUNAT, Glosario de Términos sobre cultura tributaria y aduanera, (2020):

Son instrumentos fiscales que los gobiernos emplean como alternativa a los programas de gasto directo para alcanzar ciertos objetivos económicos y sociales. Estas herramientas incluyen cualquier tipo de tratamiento preferencial y diferenciado que representa una desviación del sistema tributario estándar. Esto abarca la cantidad de ingresos que el gobierno deja de recaudar al aplicar un tratamiento fiscal distinto al establecido generalmente en la legislación tributaria, tales como exoneraciones, exenciones, inafectaciones, créditos, deducciones, diferimientos y devoluciones. (pág. 19)

2.3.2. Administración Tributaria.

Con respecto a la definición SUNAT, en su revista sobre cultura tributaria y aduanera, (2020):

Es la entidad del poder público, a nivel nacional o municipal, cuya principal responsabilidad es la recaudación de tributos. En lo que respecta a los impuestos del gobierno nacional, la SUNAT actúa como la administración tributaria encargada de su recaudación. Por otro lado, los Gobiernos Locales gestionan las contribuciones y tasas municipales, que pueden abarcar derechos, licencias o arbitrios, y en casos excepcionales, los impuestos asignados por la ley. (pág. 3)

2.3.3. Unidad Impositiva Tributaria (UIT).

La Unidad Impositiva Tributaria (UIT) cumple varias funciones importantes dentro del marco legal y fiscal del país. Algunas de sus principales funciones incluyen:

Determinación de impuestos: La UIT se utiliza como referencia para establecer límites y tarifas en varios impuestos, como el impuesto sobre la renta de personas naturales y jurídicas, así como en otros tributos como el impuesto a las herencias, donaciones y la mayoría de las multas tributarias.

Actualización de parámetros fiscales: La UIT se actualiza todos los años para mostrar la inflación y las transformaciones en la economía. Esto asegura que los parámetros fiscales se ajusten a las condiciones económicas actuales y evita que los contribuyentes sean gravados de manera desproporcionada debido a la inflación.

Estímulo a la formalización: Al utilizar la UIT como referencia para determinar impuestos, se busca incentivar la formalización de la economía. Esto se logra al establecer límites de ingresos o valores de transacción que están exentos o gravados con tasas reducidas, lo que puede motivar a toda empresa a realizar correctamente el pago de sus obligaciones fiscales.

Simplificación tributaria: La UIT puede simplificar el sistema tributario al estandarizar ciertos aspectos de la tributación, como los límites de deducciones o exoneraciones. Esto facilita el cumplimiento tributario tanto para los contribuyentes como para la administración tributaria.

Transparencia y previsibilidad: Al ser una medida establecida por ley y actualizada periódicamente, la UIT brinda transparencia y previsibilidad a la administración fiscal y todas las empresas en cuanto a los parámetros fiscales.

2.3.4. Contribuyente.

Un contribuyente es toda persona física o jurídica y que se encuentra obligada a pagar sus impuestos de acuerdo a las leyes de cada país.

Las leyes tributarias establecen que es responsabilidad del individuo cumplir con las obligaciones fiscales correspondientes. Este individuo, conocido como sujeto

pasivo de la obligación tributaria, actúa como el principal deudor frente a la administración tributaria.

Los contribuyentes que se encuentran obligados a pagar el impuesto incluyen a individuos, parejas casadas bajo régimen de sociedad conyugal, sucesiones sin repartir, asociaciones informales de profesionales y entidades legales.

Personas naturales.

Como se puede apreciar en artículo 53º de la Ley del Impuesto a la Renta emitido por el Congreso de la República (2004) señala que: Tienen la capacidad de recibir ingresos de todas las categorías, y son exclusivamente aquellos que pueden obtener ingresos de su trabajo, los cuales, junto con los ingresos de fuentes extranjeras, están sujetos a una escala de impuestos progresiva acumulativa.

Sociedades conyugales.

Conforme al artículo 16 de la LIR emitido por el Congreso de la República (2004) indica lo siguiente:

En el caso de sociedades conyugales, los ingresos generados por cada cónyuge se reportarán de manera individual por cada uno de ellos. Los ingresos derivados de bienes comunes se asignarán equitativamente a cada cónyuge; no obstante, tienen la opción de atribuirlos a un solo cónyuge con la finalidad de realizar el pago como sociedad conyugal. Los ingresos generados por bienes propios y/o compartidos serán divididos equitativamente entre ambos cónyuges.

Los ingresos que corresponden a hijos que no sean mayores de edad se agregarán a los ingresos del cónyuge que tenga el ingreso más alto o, en su defecto, a la sociedad conyugal.

En el caso de cónyuges que elijan presentar y realizar el pago del impuesto como sociedad conyugal para los ingresos generados por bienes propios y/o compartidos deben seguir las siguientes reglas:

- a) Designarán a uno como representante de la sociedad conyugal, notificando a la Administración Tributaria. Esta elección debe

realizarse al momento de formalizar la cancelación del impuesto correspondiente al primer mes de cada año fiscal, y tendrá vigencia a partir del presente año. La misma regla se debe aplicar si los cónyuges deciden volver a declarar y pagar en forma individual.

- b) El representante debe deberá ser residente en el país. En caso de que este cambie su residencia a otro país, la representación automáticamente recaerá en el cónyuge que permanezca con residencia en el país.
- c) El ingreso de la sociedad conyugal debe ser declarado por representante incluyendo sus ingresos individuales.
- d) Si se eligió atribuir los ingresos a un solo de cónyuges y posteriormente se produce la separación de bienes mediante orden judicial, escritura pública o sentencia de separación de cuerpos, el impuesto y el pago serán presentado de manera individual siguiendo las reglas que surjan a partir del siguiente mes. En este caso, los pagos a cuenta realizados se distribuirán entre los cónyuges de acuerdo con la distribución de bienes y ingresos resultante de la separación.
- e) Cuando exista divorcio, los ingresos de los hijos que no sean mayores de edad se atribuirán a quien tenga la custodia de los bienes del menor.

Sucesiones indivisas.

Las rentas pertenecientes a sucesiones sin repartir deben considerarse, para efectos del impuesto, como si pertenecieran a la persona natural hasta el momento que se asigne la declaración de herederos y esta se encuentre registrado en los registros públicos.

Las rentas sujetas a declaración son aquellas generadas desde el día 1 de enero hasta la fecha del en que fallezca el contribuyente. Si la persona fallecida estaba casada, la sucesión sin repartir solo tributará sobre los ingresos producidos por sus bienes individuales, más el 50% de los ingresos generados por los bienes pertenecientes a la sociedad conyugal, si no existiera un régimen de gananciales.

Desde el momento que la declaración de herederos ha sido emitida o inscrita el testamento, y hasta que los bienes hereditarios sean adjudicados, ya sea judicial o extrajudicialmente, el cónyuge sobreviviente, los herederos y los beneficiarios a título gratuito deben incluir en sus propios ingresos la parte correspondiente de los ingresos de la herencia, según su participación en la misma, a menos que los legatarios deban contabilizar los ingresos de los bienes legados.

Desde el momento en que los bienes de la herencia sean adjudicados judicial o extrajudicialmente, cada heredero deberá contabilizar las rentas generadas por los bienes que le hayan sido asignados.

Es importante señalar que, de acuerdo con la jurisprudencia, cualquier miembro de las sucesiones no distribuidas puede actuar en su representación. Además, los precedentes administrativos indican que la división y partición de una herencia no se considera una operación comercial y, por lo tanto, no genera ingresos sujetos a impuestos, ya que no implica la venta de activos.

Personas jurídicas

Las leyes definen qué tipos de entidades legales se consideran empresas y, por lo tanto, contribuyentes del impuesto a la renta. Las opiniones legislativas pueden diferir considerablemente en este aspecto. Algunas leyes no consideran a ninguna entidad legal como contribuyente. Otras consideran a todas las entidades legales como contribuyentes, mientras que algunas otras... consideran a ciertas clases específicas de entidades legales, especialmente las sociedades de capital. (Seminario Dapello, 1997, p. 105).

Son consideradas personas jurídicas según la LIR los siguientes:

- S.A., en comandita, colectivas, civiles, SCRL, constituidas en el país.
- Las cooperativas.
- Empresas que tengan propiedad social.
- Empresas cuya propiedad este a cargo del Estado en forma parcial o total.
- Asociaciones y las fundaciones que no estén exoneradas por la propia ley.
- Empresas unipersonales, y otras que se encuentren formalizadas en el exterior, siempre que obtengan rentas de fuente peruana.
- Las EIRL debidamente formalizadas en el país.

De acuerdo a Ley del Impuesto a la Renta (LIR) en su artículo 65° establece que las sociedades irregulares descritas en la Ley General de Sociedades (LGS) en su artículo 423, así como las comunidades de bienes, las joint ventures, los consorcios y otros contratos de colaboración empresarial que reciban ingresos de tercera categoría, deben llevar registros contables separados. Todas estas entidades se consideran personas jurídicas a efectos fiscales y, por lo tanto, están obligadas a pagar impuestos sobre las ganancias que generen.

No obstante, en casos donde la naturaleza de la transacción no permita mantener registros contables independientes, cada parte contratante puede llevar sus propios registros contables, o una de ellas puede encargarse de llevar los registros del contrato completo. En ambos casos, se requiere obtener autorización de la SUNAT, la cual debe aprobar o rechazar la solicitud del plazo de 15 días como máximo. En ausencia de una decisión expresa dentro de dicho período, se considerará que la solicitud ha sido aprobada.

Las sociedades irregulares y en contratos que no estén obligados a mantener registros contables independientes, los ingresos se asignarán a personas jurídicas o naturales que formen parte de ellas o que sean parte en el contrato.

La ley establece que, en los contratos con un plazo de vigencia inferior a tres años, cada parte contratante puede llevar sus propios registros contables o, si corresponde, una de las partes puede llevar los registros del contrato completo, debiendo informar a la SUNAT en el plazo de los cinco días siguientes contados desde la fecha de firma del contrato.

2.3.5. Tributo.

Es un desembolso financiero que el Estado demanda en el ejercicio de su autoridad, fundamentado en la capacidad económica de los contribuyentes según lo establecido por ley, y con el propósito de cubrir los costos asociados a cumplir sus objetivos. (Villegas).

El C.T. 135-99-EF (2022), define que el término TRIBUTO comprende el concepto de impuestos, contribuciones y tasas.

- ✓ **Impuesto:** Es un tributo que no genera una contraprestación directa del Estado hacia el contribuyente. Un ejemplo de esto es el Impuesto a la Renta,
- ✓ **Contribución:** Es un tributo cuyo hecho generador son los beneficios derivados de la ejecución de obras públicas o actividades estatales, como es el caso de la Contribución al SENCICO,
- ✓ **Tasa:** Es el tributo que se abona como resultado de la prestación efectiva de un servicio público, personalizado para el contribuyente, por parte del Estado. Un ejemplo de esto son los derechos arancelarios de los Registros Públicos.

2.3.6. Amazonia del Perú

La Amazonía es una vasta región geográfica conocida por su exuberante vegetación y su complejo sistema de ríos, destacando el imponente río Amazonas, que es el más grande y largo del planeta. Esta área se distingue por su densa selva tropical y su clima húmedo, creando un ecosistema único que alberga una inmensa diversidad de especies animales y vegetales.

Según Gutiérrez, Acosta, & Salazar, (2004), define a la amazonia con lo siguiente:

Si consideramos el criterio de cuenca, es decir, el área abarcada por el río y sus afluentes, la Amazonía cubre aproximadamente 7,352,112 km², de los cuales el 68% se encuentran en Brasil, el 13% a Perú, el 11.2% a Bolivia, el 5.5% a Colombia, el 1.7% a Ecuador y el 0.7% a Venezuela. Si usamos el criterio de cobertura vegetal, la selva amazónica se extiende por 7,989,004 km², incluyendo los bosques de Surinam, Guayana Francesa y Guyana, que no forman parte de la cuenca amazónica. Por último, si aplicamos un criterio que combina factores políticos, administrativos,

ambientales y geográficos, hablamos de la Gran Amazonía, con una extensión total cercana a los 8,500,000 km². (pág. 22)

Figura 8

Vista Panorámica de la Amazonía



2.3.7. Inversión

Toda inversión alude al acto de destinar recursos, ya sean financieros, materiales o humanos, con la finalidad de obtener un rendimiento futuro. Este rendimiento puede presentarse como ganancias financieras, incremento en el valor de los activos, expansión empresarial o cualquier otro beneficio anticipado.

De acuerdo al concepto encontrado en la web Invertir consiste en adquirir activos que incrementan su valor con el tiempo y generan rendimientos en forma de ingresos o ganancias de capital. (BBVA, s.f.)

CAPÍTULO III

HIPÓTESIS Y VARIABLE

3.1. Hipótesis

3.1.1. Hipótesis General.

La aplicación de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía ejerce una influencia en las empresas de transporte fluvial de Loreto, impactando positivamente en su desarrollo económico, operativo y competitivo.

3.1.2. Hipótesis Específicas.

La aplicación de las medidas determinadas en la Ley de Promoción de Inversión influirá adecuadamente a la formalización de nuevas empresas de transporte fluvial en la región de Loreto.

La aplicación de la tasa excepcional del 5% de la ley 31855 tiene un efecto significativo en la competitividad de las empresas de transporte fluvial de Loreto, lo que se reflejará en un crecimiento sostenible del sector y en una mayor participación en el mercado regional.

3.2. Operacionalización de Variables

3.2.1. Variable Independiente (X)

X = Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonia

Antes de la entrada en vigencia de la ley 31855, las empresas de transporte fluvial de Loreto contaban con un incentivo tributario que es la exoneración del pago del Impuesto General a las ventas, Impuesto selectivo al Consumo.

Mediante la ley 31855, se ha modificado la Ley N° 27037 LPIA, en la cual se incluye:

Todas las empresas que tengan como única actividad el transporte fluvial de carga y pasajeros, dentro del departamento de Loreto y que estas sean o con origen o destino todos los puertos de toda la Amazonía. (Amazonia, 2023)

A partir de enero 2024 las empresas de transporte fluvial pagaran una alícuota del 5.00% por el concepto de Renta.

3.2.2. Variable Dependiente (Y)

Y= Empresas de transporte fluvial en Loreto.

Esta variable representa el factor que se manipula o se supone que afecta a otra variable en el estudio. En este caso, se refiere a los requisitos, regulaciones, procedimientos y condiciones necesarias para establecer legalmente nuevas empresas de transporte fluvial en la región de Loreto.

3.2.3. Matriz de operacionalización de variables

Tabla 9

Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores/ Ítems	Escala de valoración
Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonia	La presente Ley tiene por objeto promover el desarrollo sostenible e integral de la Amazonía, estableciendo las condiciones para la inversión pública y la promoción de la inversión privada. (Congreso de la Republica, 1999)	La Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonia se mide mediante sus dimensiones utilizando el cuestionario ordinario	Incentivos Tributarios. Facilitación de Inversiones. Impacto Económico y Social	Exoneraciones tributarias. Reducción de tasas impositivas. Generación de empleo	Ordinal
Empresas de transporte fluvial en Loreto.	El transporte fluvial está compuesto por aquellos modos de transporte acuático que se dan en lagos, ríos y canales fluviales dotados de la profundidad adecuada. (Editorial Etecé, 2013)	Las Empresas de transporte fluvial en Loreto se miden mediante sus dimensiones utilizando el cuestionario ordinario	Infraestructura y Logística Operaciones y Servicios Finanzas y Economía	Estado y calidad de la infraestructura portuaria y fluvial. Eficiencia operativa y tiempos de transporte	Ordinal

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

4.1. Método y Tipo de la Investigación

4.1.1. Método.

El concepto de método alude al camino a seguir mediante una serie de operaciones, reglas y procedimientos fijados de antemano de manera voluntaria y reflexiva, para alcanzar un determinado fin que pueda ser material o conceptual, (ANDER-EGG, 1995, pág. 41).

De igual manera, el trabajo de investigación se desarrollará utilizando del enfoque cuantitativo; se recopilarán datos a través de un cuestionario con escala Likert, los cuales serán procesados estadísticamente.

De acuerdo con Hernández-Sampieri y Mendoza (2018), el enfoque cuantitativo busca describir, explicar y prever los fenómenos bajo investigación, buscando patrones y relaciones causales entre elementos (variables). Esto implica que el objetivo principal es probar hipótesis y formular, así como demostrar teorías. (pág. 7).

4.1.2. Tipo de la Investigación.

Una vez analizada la investigación la fase siguiente consiste en determinar tipo de estudio que se desarrollara, la cual se debe determinar de acuerdo al tipo de problema que se desea solucionar.

La tesis se basará en un análisis correlacional, donde se va estudiar las variables Ley de Promoción e Inversión en la amazonia y empresas de transporte fluvial de Loreto.

4.2. Diseño de la Investigación

La tesis tendrá un enfoque cuantitativo, que servirá para recolectar datos y así probar la hipótesis en base a la medición numera y con datos estadísticos para poder determinar los patrones de su comportamiento.

Figura 9

Métodos de Recolección de Datos Cuantitativos



4.3. Población y Muestra

4.3.1. Población.

Bernal (2010) afirma que la población comprende todos los elementos o individuos que comparten características similares y respecto a los cuales se busca hacer inferencias. (pág. 271).

Con esta proposición, la población para la tesis será de 30 personas las cuales serán contadores, abogados y personas que hacen uso del servicio de transporte fluvial en Loreto, así como se toma en cuenta 210 empresas de Transporte Fluvial,

a cual es una población al cual se puede acceder para realizar la encuesta. Mostramos la relación de contribuyentes que prestan el servicio de Transporte fluvial en Loreto, el cual se ha obtenido de la Asociación de armadores y afines de Loreto.

Tabla 10

Relación de Empresas de Transporte Fluvial

Nº	Empresas
1	Transporte Naviera VITE SCRL
2	Transportes San Antonio
3	Macedo y Cia SCRL
4	Transporte Fluviales Ruiz EIRL
5	Travesías Amazónicas SAC
6	Manuel Vergara Pinedo
7	Transportes Jupiter SRL
9	Transporte Fluvial JV EIRL
10	Transportes y Servicios TUCAN EIRL
11	Empresa de Transportes Odin E.I.R.L
12	Servicios Generales Juliaso EIRL
13	Transporte Fluvial Henry S.A.C.
14	Transpacífico SAC
15	Transporte Fluvial Golfinho
16	Transporte Fluvial Los Delfines de Nanay
17	Consorcio Fluvial del Amazonas
18	Empresa de Transporte Turístico TRANSTUR, S.A
19	Transporte fluvial exprés "El Barranquino"
20	Transporte fluvial chavelo

Nota: La Información fue proporcionada por la Asociación de Armadores y Afines.

4.3.2. Muestra

La muestra serán contadores de las empresas, asesor legal y personas que usan el servicio de Transporte fluvial.

Tamayo y Tamayo (2006) definen la muestra como el conjunto de procedimientos llevados a cabo para examinar la distribución de ciertas características en toda una población o universo, basándose en la observación de una fracción de la población en cuestión (pág. 176).

A) Razones para Inclusión

- Una persona de la oficina de contabilidad que conozca el alcance y beneficios de la Ley 27037 Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia.
- Un abogado especializado en aspectos tributarios, encargado de asegurar la correcta aplicación de los beneficios fiscales.
- Una persona que usa el servicio de transporte fluvial

B) Criterios de Exclusión

- Personas las cuales no usan el servicio de transporte y que están dedicados a otros rubros.
- Trabajadores de las empresas que se dedican a realizar funciones diferentes a la aplicación de la Ley 27037 Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia.

C) Selección de Muestra

- La muestra será no probalístico, esto por juicio del investigador, que define: Según Cuesta (2009), El muestreo no probabilístico es un método de selección de muestras en el cual no todos los individuos de la población tienen las mismas posibilidades de ser elegidos durante el proceso de recolección.
- Motivo por el cual la muestra de la investigación se realizara con 30 personas de las 20 empresas de Transporte fluvial de Loreto.

4.3.3. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Como instrumento utilizado ha sido un cuestionario fácil de llenar que está realizada con preguntas que ayuden a desarrollar la tesis en una manera amplia y entendible.

Todo instrumento forma un conjunto de herramientas que utilizan los investigadores para captar información notable de los sucesos de estudio. Según Arias (2012) ,

Los instrumentos son los recursos físicos utilizados para recolectar y almacenar información, como fichas, formatos de cuestionarios, guías de entrevistas, listas de verificación, grabadores, y escalas para medir actitudes u opiniones (pág. 25).

A) Diseño

La medición de la Variable X = Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia, se utilizó una encuesta con 9 preguntas teniendo 5 posibles respuestas que son:

1. Totalmente en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. Indiferente
4. De acuerdo
5. Totalmente de acuerdo

La medición de la Variable Y = Empresas de Transporte fluvial de Loreto, se utilizó una encuesta con 9 preguntas teniendo 5 posibles respuestas que son:

1. Totalmente en desacuerdo
2. En desacuerdo
3. Indiferente
4. De acuerdo
5. Totalmente de acuerdo

B) Confiabilidad

Se llevó a cabo este análisis de confiabilidad utilizando el método de medición de consistencia interna mediante el coeficiente Alfa de Cronbach.

Tabla 11

Analisis de Confiabilidad

Alfa de Conbach	Consistencia Interna
Menor a 0.5	Inaceptable
De 0.5 a Menor 0.6	Pobre
De 0.6 a Menor 0.7	Cuestionable
De 0.7 a Menor 0.8	Aceptable
De 0.8 a Menor 0.9	Buena
Mayor igual a 0.90	Excelente

Nota: El coeficiente de fiabilidad fue desarrollado por Lee Cronbach en 1951.

4.4. Técnicas de Análisis de Datos

El análisis de datos que se va usar en el trabajo de investigación es Cuantitativo:

Los datos han sido analizados mediante un análisis descriptivo utilizando el software estadístico SPSS 27, presentado en tablas y gráficos de barras.

CAPÍTULO V
RESULTADO Y ANALISIS

5.1. Resultados y análisis

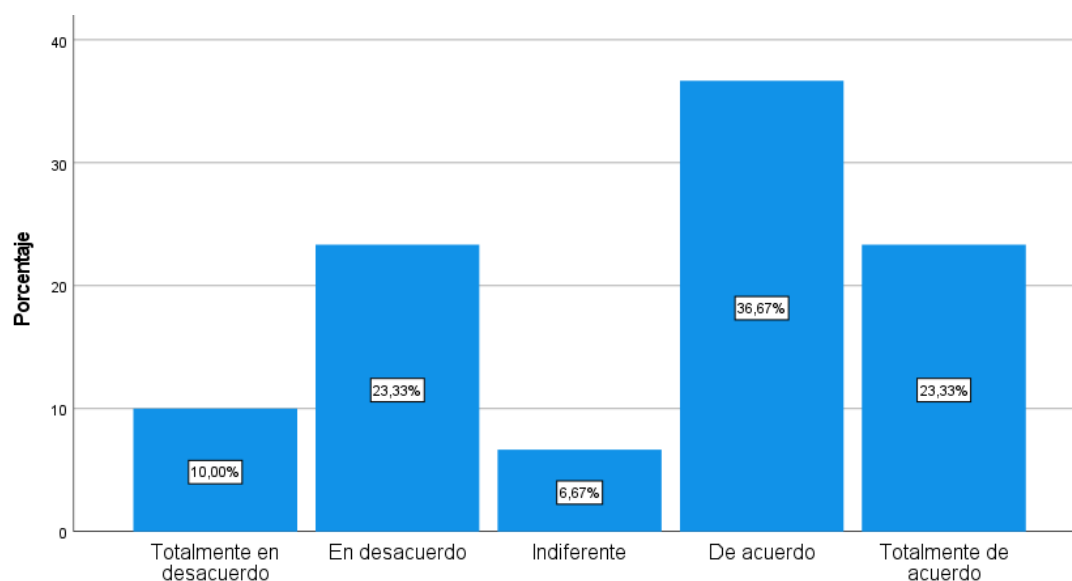
5.1.1. Resultados Descriptivos

A) Descriptivo por preguntas

Tabla 12 *¿Las exoneraciones tributarias de la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia influyen en las empresas de transporte fluvial de Loreto?*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	3	10,0	10,0	10,0
En desacuerdo	7	23,3	23,3	33,3
Válido Indiferente	2	6,7	6,7	40,0
De acuerdo	11	36,7	36,7	76,7
Totalmente de acuerdo	7	23,3	23,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 10 *¿Las exoneraciones tributarias de la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia influyen en las empresas de transporte fluvial de Loreto?*



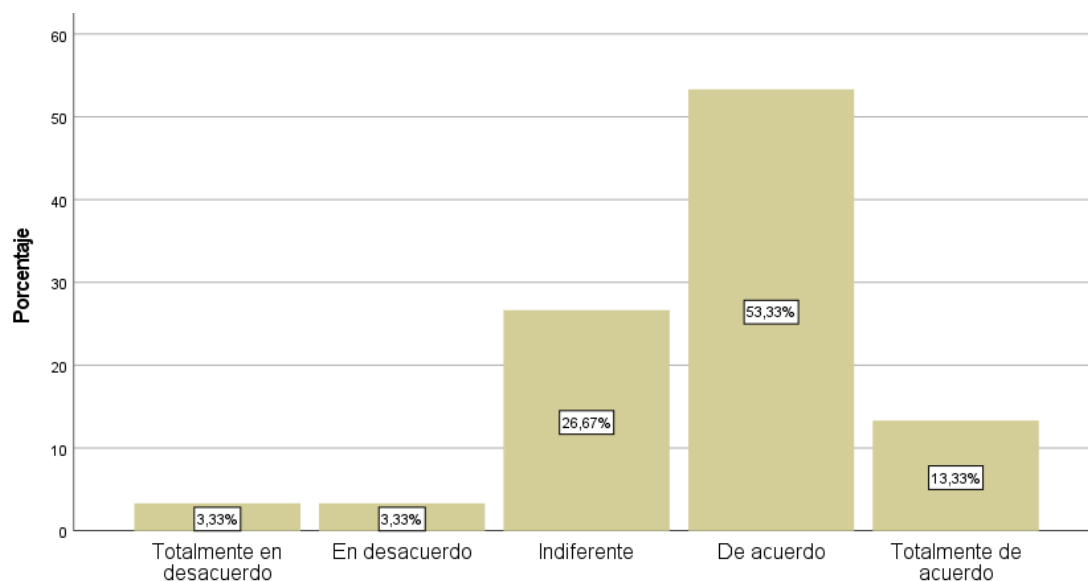
Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 12 y la figura N° 10, el 36.70% de los encuestados están de acuerdo en que las exoneraciones tributarias de la Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia influyen en las empresas de transporte fluvial en Loreto.

Tabla 13 ¿Los requisitos para acceder a los beneficios de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía son claros y sencillos.?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	1	3,3	3,3	3,3
En desacuerdo	1	3,3	3,3	6,7
Válido Indiferente	8	26,7	26,7	33,3
De acuerdo	16	53,3	53,3	86,7
Totalmente de acuerdo	4	13,3	13,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 11 *¿Los requisitos para acceder a los beneficios de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía son claros y sencillos.?*



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 13 y la figura N° 11, el 53.30% de los encuestados están de acuerdo en que los requisitos para acceder a los beneficios de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía son claros y sencillos, lo cual facilita su adopción dentro del régimen de la Amazonía.

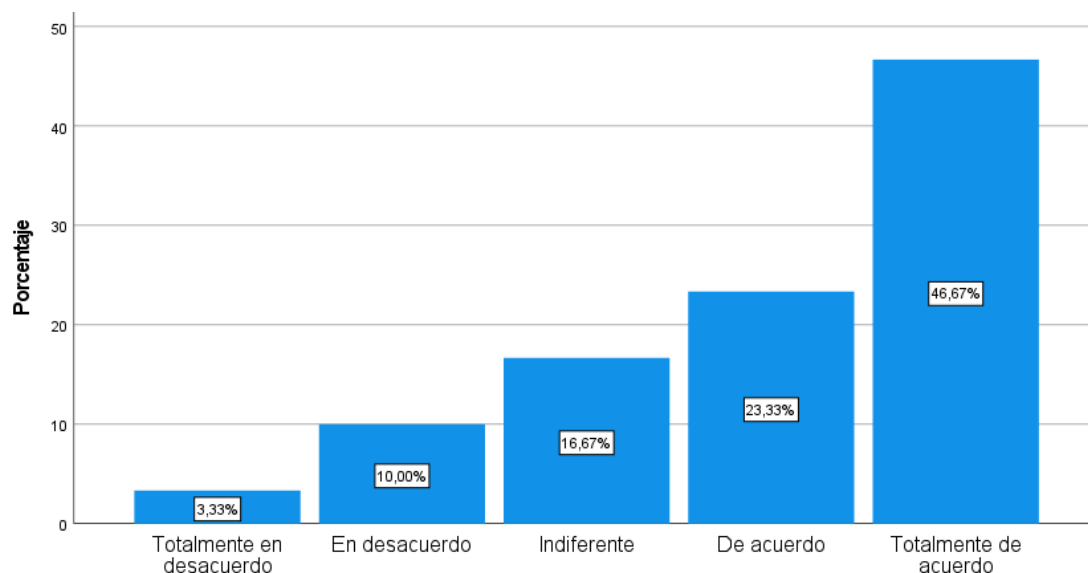
Tabla 14

¿La reducción de la tasa excepcional del 5% tienen un efecto significativo para las empresas de transporte fluvial de Loreto?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	1	3,3	3,3	3,3
En desacuerdo	3	10,0	10,0	13,3
Válido Indiferente	5	16,7	16,7	30,0
De acuerdo	7	23,3	23,3	53,3
Totalmente de acuerdo	14	46,7	46,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 12

¿La reducción de la tasa excepcional del 5% tienen un efecto significativo para las empresas de transporte fluvial de Loreto?



Análisis:

Según los datos que se muestran en tabla N° 14 y la figura N° 12, el 46.70% de los encuestados están completamente de acuerdo en que la reducción de la tasa excepcional del 5% tiene un efecto significativo para las empresas de transporte fluvial en Loreto.

Tabla 15

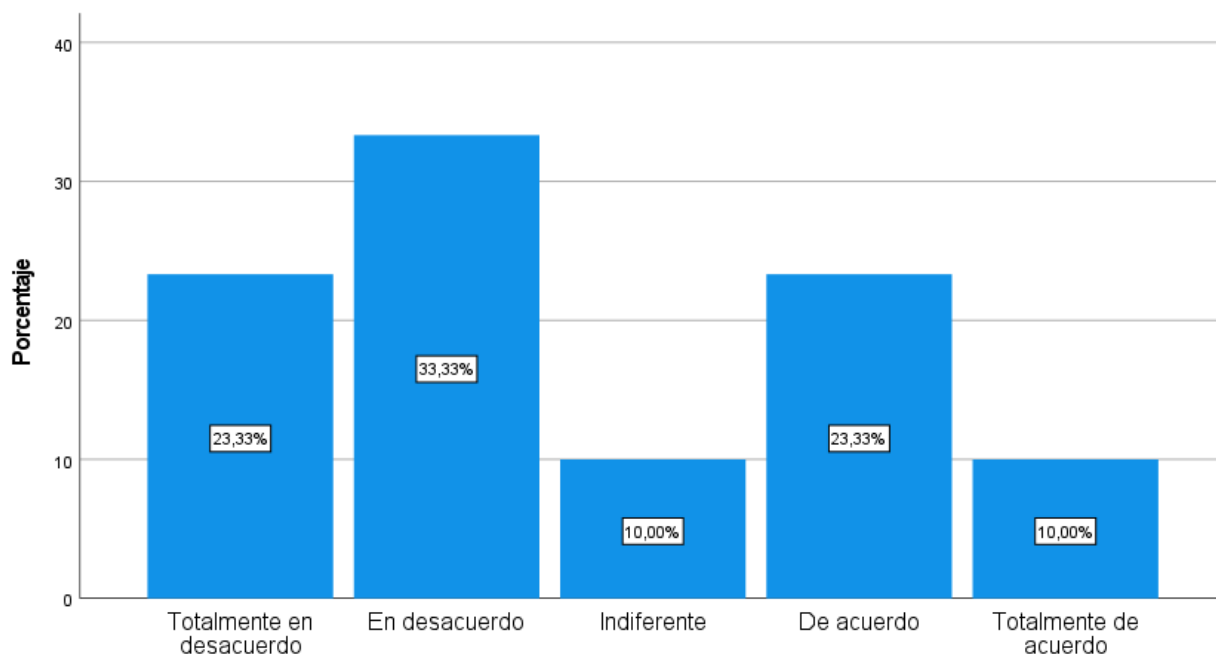
¿Para que las empresas de transporte fluvial puedan navegar tienen una simplificación en los trámites administrativos?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	7	23,3	23,3	23,3
En desacuerdo	10	33,3	33,3	56,7
Válido Indiferente	3	10,0	10,0	66,7
De acuerdo	7	23,3	23,3	90,0
Totalmente de acuerdo	3	10,0	10,0	100,0

Total	30	100,0	100,0
-------	----	-------	-------

Figura 13

¿Para que las empresas de transporte fluvial puedan navegar tienen una simplificación en los trámites administrativos?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 15 y la figura Nª 13, el 33.30% de los encuestados opinan que los trámites ante las autoridades representan una barrera burocrática, lo cual lleva a que las empresas operen de manera informal.

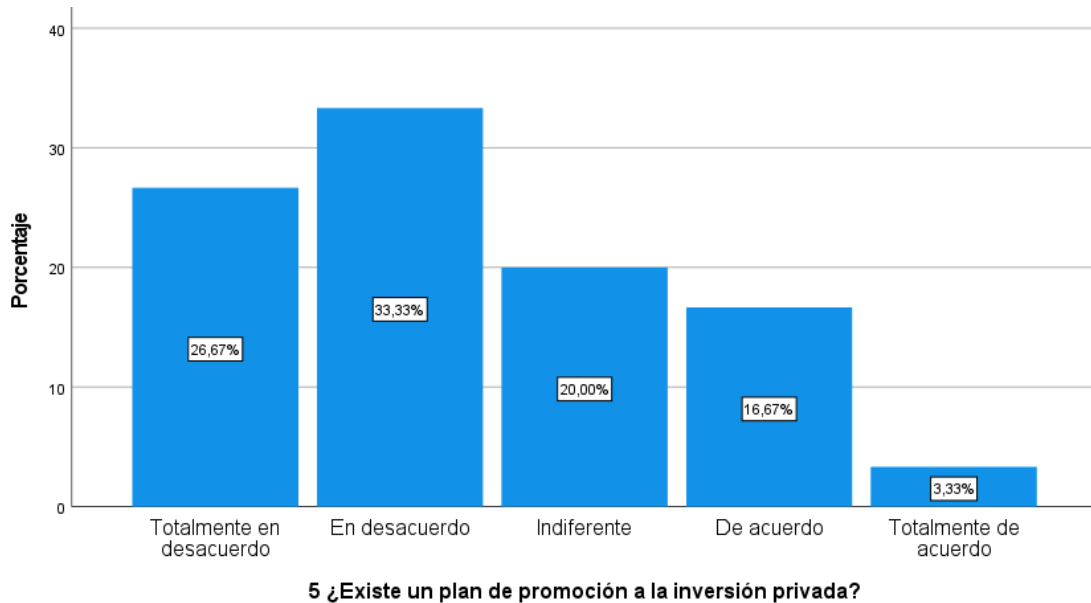
Tabla 16

¿Existe un plan de promoción a la inversión privada?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	8	26,7	26,7	26,7
En desacuerdo	10	33,3	33,3	60,0
Válido Indiferente	6	20,0	20,0	80,0
De acuerdo	5	16,7	16,7	96,7
Totalmente de acuerdo	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 14

¿Existe un plan de promoción a la inversión privada?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 16 y la figura N° 14, la mayoría de los encuestados consideran que no hay un plan de promoción para la inversión privada, mientras que solo un 3.30% piensan lo contrario.

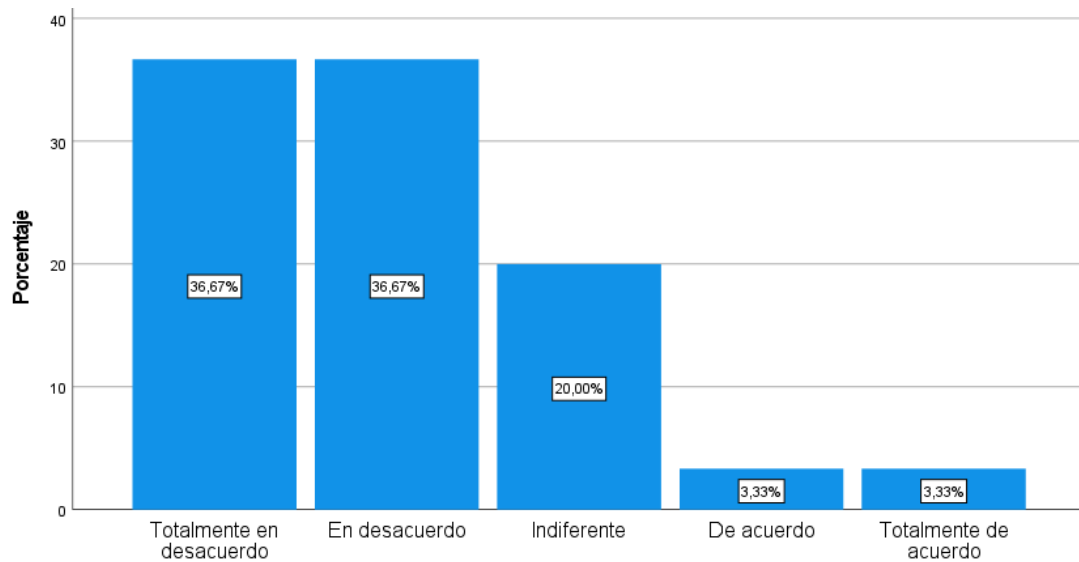
Tabla 17

¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto cuentan con el apoyo de asesoramiento en inversiones por parte de las autoridades?.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	11	36,7	36,7	36,7
En desacuerdo	11	36,7	36,7	73,3
Válido Indiferente	6	20,0	20,0	93,3
De acuerdo	1	3,3	3,3	96,7
Totalmente de acuerdo	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 15

¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto cuentan con el apoyo de asesoramiento en inversiones por arte de las autoridades?.



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 17 y la figura Nª 15, la mayoría de los encuestados opinan que no tienen asesores que proporcionen orientación sobre el empresariado en Loreto.

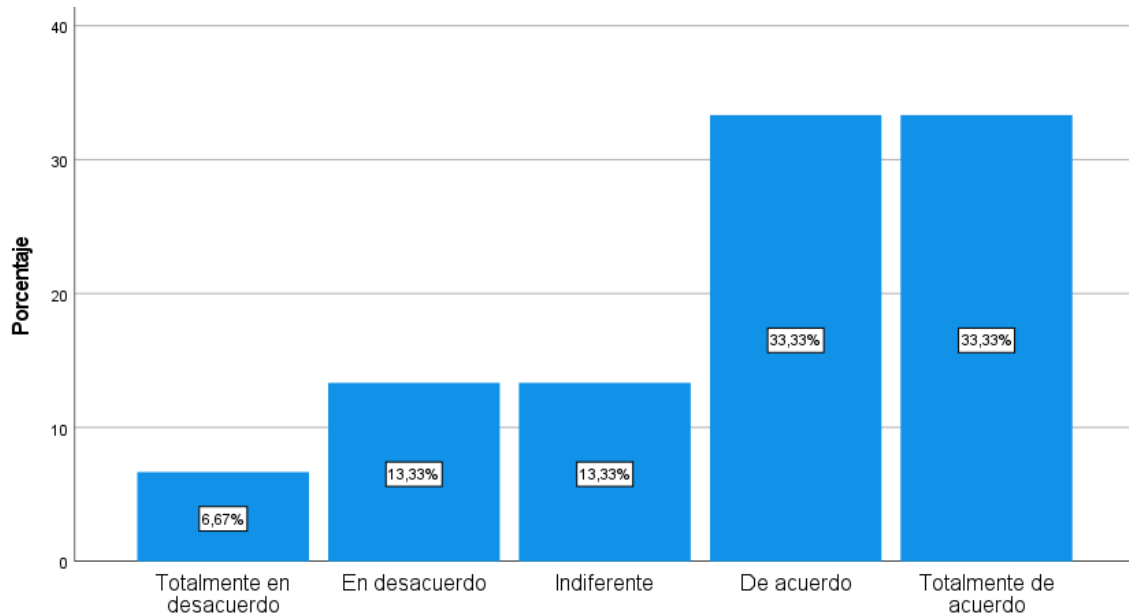
Tabla 18

¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto generan empleo para la población?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	2	6,7	6,7	6,7
En desacuerdo	4	13,3	13,3	20,0
Indiferente	4	13,3	13,3	33,3
De acuerdo	10	33,3	33,3	66,7
Totalmente de acuerdo	10	33,3	33,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 16

¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto generan empleo para la población?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 18 y la figura N° 16, el 33.30% de los encuestados están totalmente de acuerdo y otro 33.30% están de acuerdo en que las empresas de transporte fluvial proporcionan empleo a la población de la región Loreto.

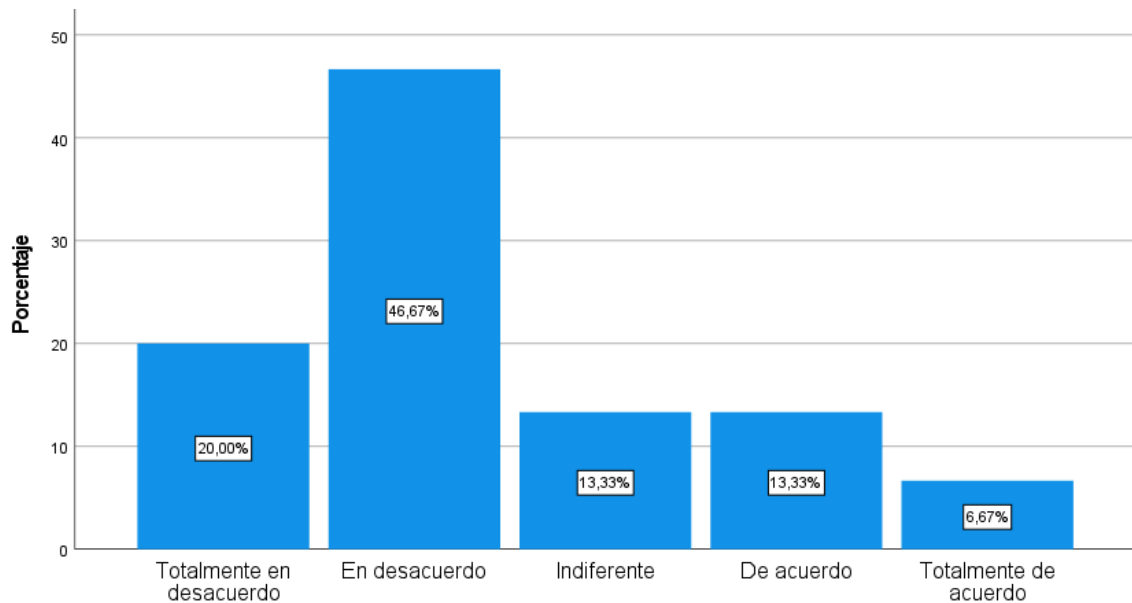
Tabla 19

Con la promulgación de la ley de promoción e inversión en la amazonia ¿se ha visto un crecimiento a nivel regional?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	6	20,0	20,0	20,0
En desacuerdo	14	46,7	46,7	66,7
Válido Indiferente	4	13,3	13,3	80,0
De acuerdo	4	13,3	13,3	93,3
Totalmente de acuerdo	2	6,7	6,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 17

Con la promulgación de la ley de promoción e inversión en la amazonia ¿se ha visto un crecimiento a nivel regional?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 19 y la figura N° 17, el 46.70% de los encuestados expresaron en su mayoría que están en desacuerdo con la Ley de la Amazonía porque no perciben un crecimiento a nivel regional.

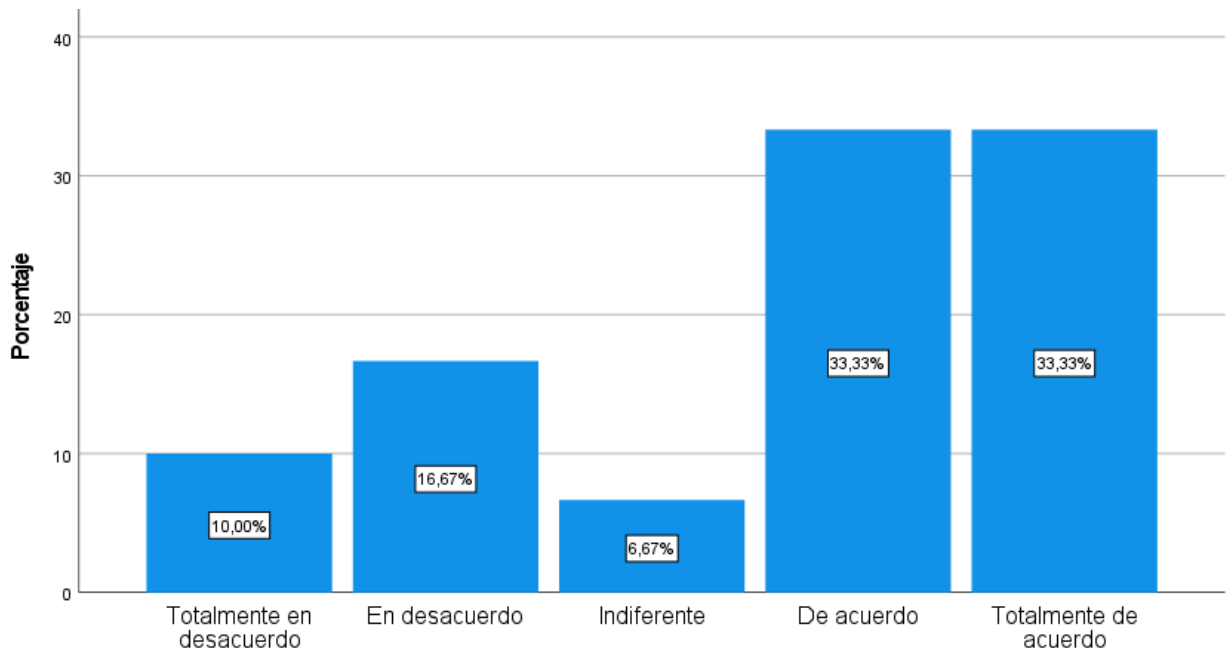
Tabla 20

¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia y servicio?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	3	10,0	10,0	10,0
En desacuerdo	5	16,7	16,7	26,7
Válido Indiferente	2	6,7	6,7	33,3
De acuerdo	10	33,3	33,3	66,7
Totalmente de acuerdo	10	33,3	33,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 18

¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia y servicio?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 20 y la figura N° 18, el 33.30% de los encuestados están totalmente de acuerdo y otro 33.30% están de acuerdo en

que las empresas de transporte fluvial han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia y servicio.

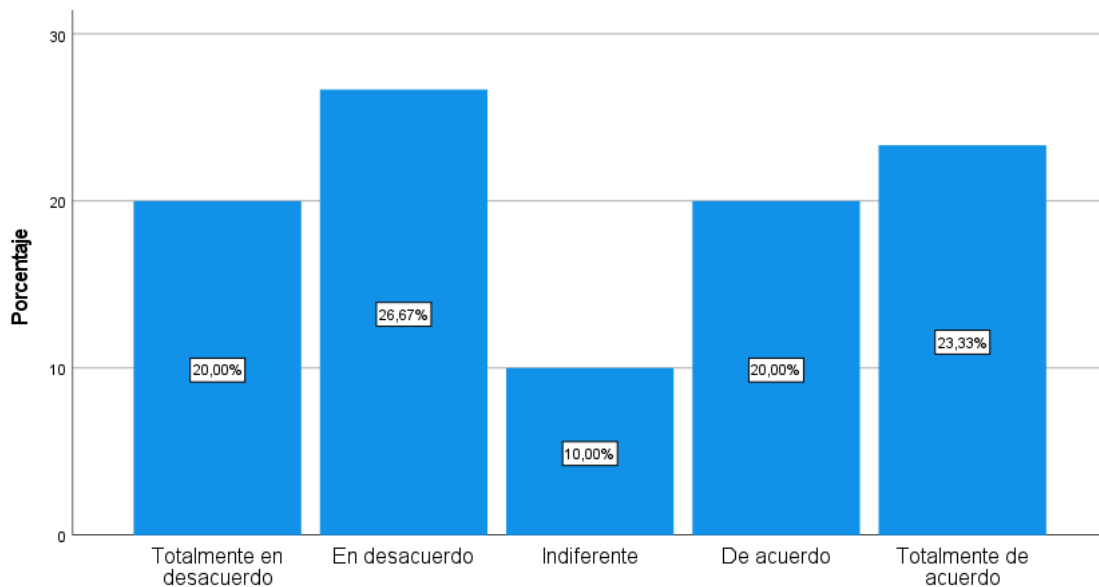
Tabla 21

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con flotas acorde para la navegación en los ríos de la Amazonía?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	6	20,0	20,0	20,0
En desacuerdo	8	26,7	26,7	46,7
Válido Indiferente	3	10,0	10,0	56,7
De acuerdo	6	20,0	20,0	76,7
Totalmente de acuerdo	7	23,3	23,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 19

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con flotas acorde para la navegación en los ríos de la Amazonía?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 21 y la figura Nª 19, se observa que un 20% está en desacuerdo y un 26.70% está totalmente en desacuerdo con la afirmación de que las empresas de transporte fluvial de Loreto cuentan con flotas adecuadas para la navegación en los ríos de la Amazonía.

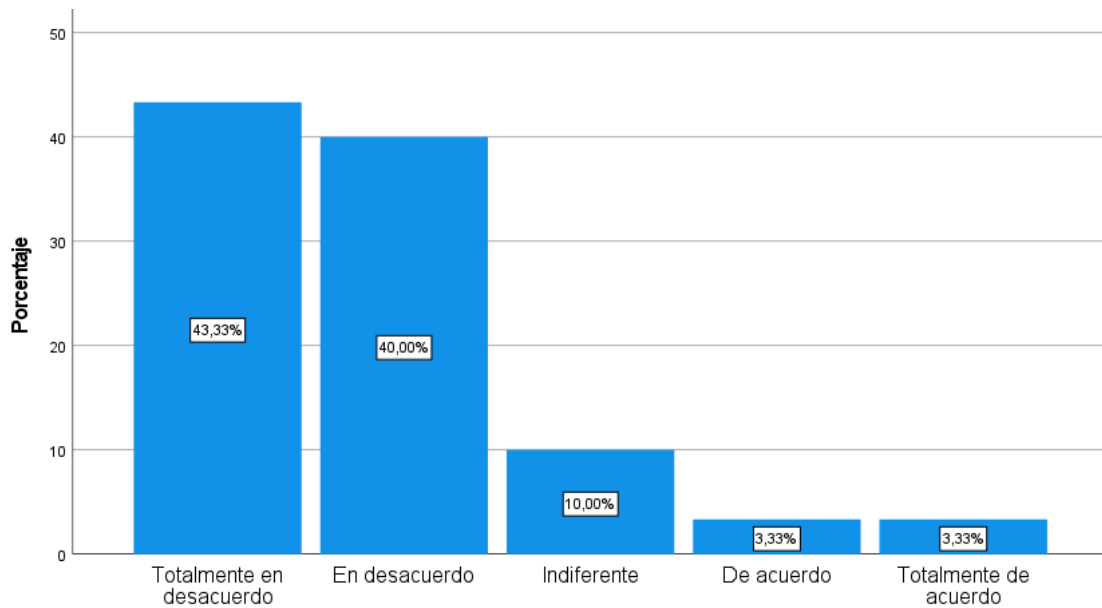
Tabla 22

¿Existen rutas accesibles para la navegación de las embarcaciones en la región?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	13	43,3	43,3	43,3
En desacuerdo	12	40,0	40,0	83,3
Válido Indiferente	3	10,0	10,0	93,3
De acuerdo	1	3,3	3,3	96,7
Totalmente de acuerdo	1	3,3	3,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 20

¿Existen rutas accesibles para la navegación de las embarcaciones en la región?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 22 y la figura N° 20, el 43.31% de los encuestados están totalmente en desacuerdo porque consideran que no existen rutas accesibles para la navegación de las embarcaciones en la región.

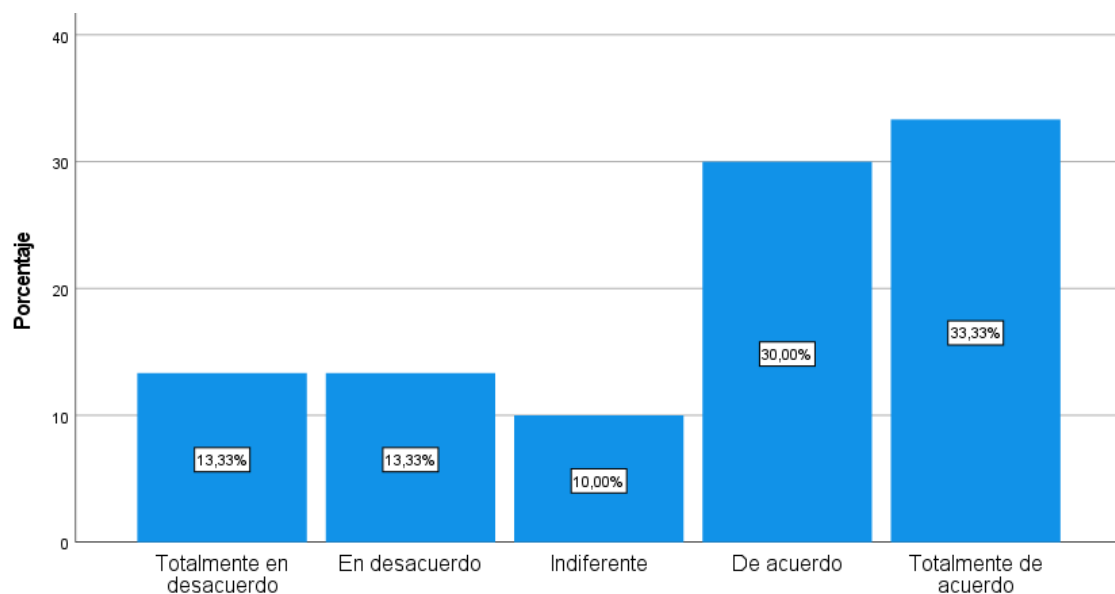
Tabla 23

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han mejorado la infraestructura de sus embarcaciones en los últimos años?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	4	13,3	13,3	13,3
En desacuerdo	4	13,3	13,3	26,7
Válido Indiferente	3	10,0	10,0	36,7
De acuerdo	9	30,0	30,0	66,7
Totalmente de acuerdo	10	33,3	33,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 21

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han mejorado la infraestructura de sus embarcaciones en los últimos años?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 23 y la figura N° 21, el 30% está de acuerdo y el 33.33% está totalmente de acuerdo en que las empresas de transporte fluvial de Loreto han mejorado la infraestructura de sus embarcaciones en los últimos años.

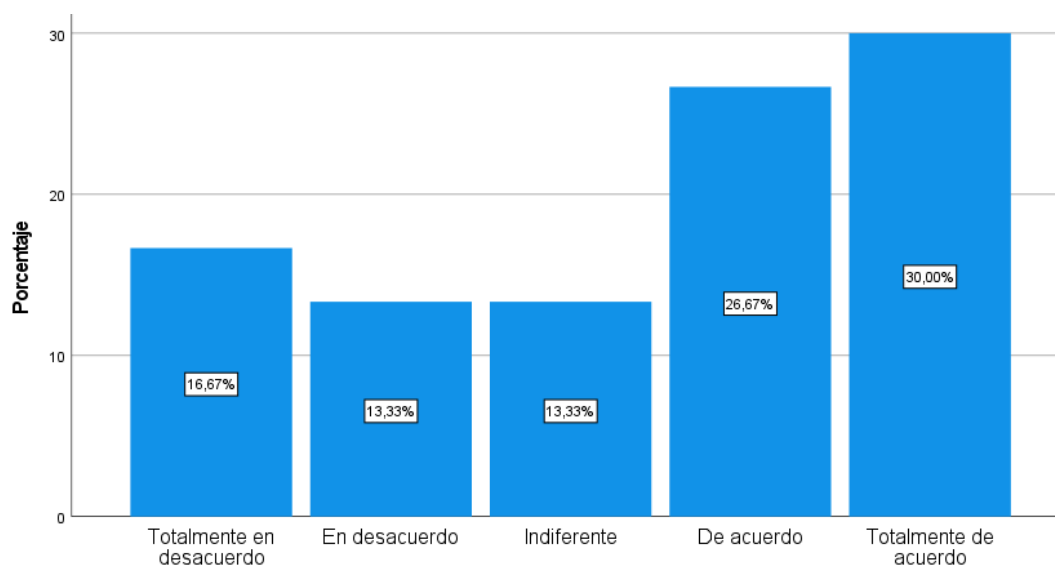
Tabla 24

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto son eficientes en la parte operativa y en el tiempo de transporte?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	5	16,7	16,7	16,7
En desacuerdo	4	13,3	13,3	30,0
Válido Indiferente	4	13,3	13,3	43,3
De acuerdo	8	26,7	26,7	70,0
Totalmente de acuerdo	9	30,0	30,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 22

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto son eficientes en la parte operativa y en el tiempo de transporte?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 24 y la figura N° 22, el 26.50% está de acuerdo y el 30.00% está totalmente de acuerdo en que las empresas de transporte fluvial de Loreto son eficientes en la parte operativa y en el tiempo de transporte.

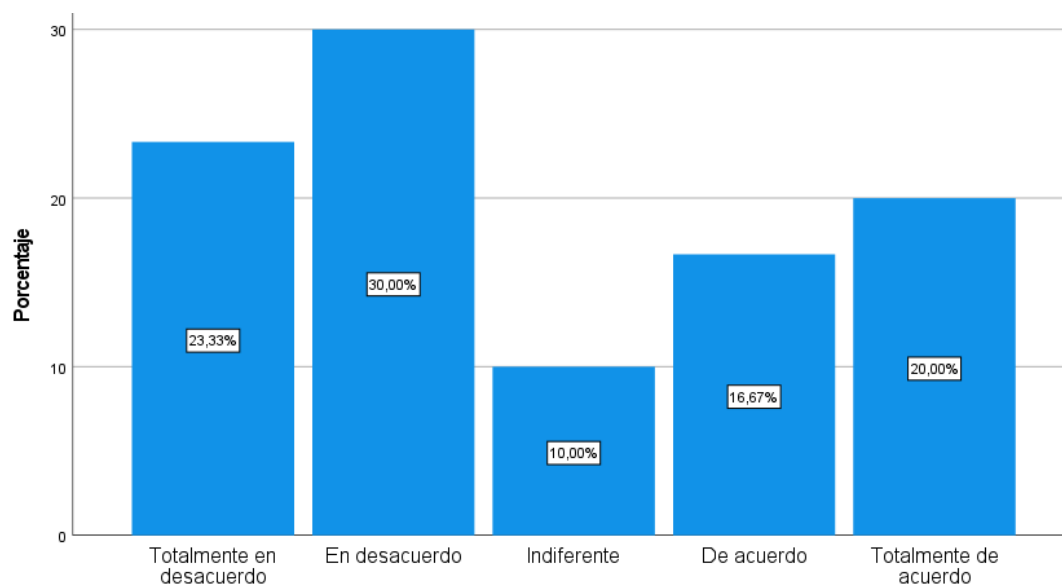
Tabla 25

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto brindan un servicio de calidad a los pasajeros?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	7	23,3	23,3	23,3
En desacuerdo	9	30,0	30,0	53,3
Válido Indiferente	3	10,0	10,0	63,3
De acuerdo	5	16,7	16,7	80,0
Totalmente de acuerdo	6	20,0	20,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 23

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto brindan un servicio de calidad a los pasajeros?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 25 y la figura N° 23, el 30.00% expresan estar totalmente en desacuerdo en que las empresas de transporte fluvial de Loreto brindan un servicio de calidad a los pasajeros.

Tabla 26

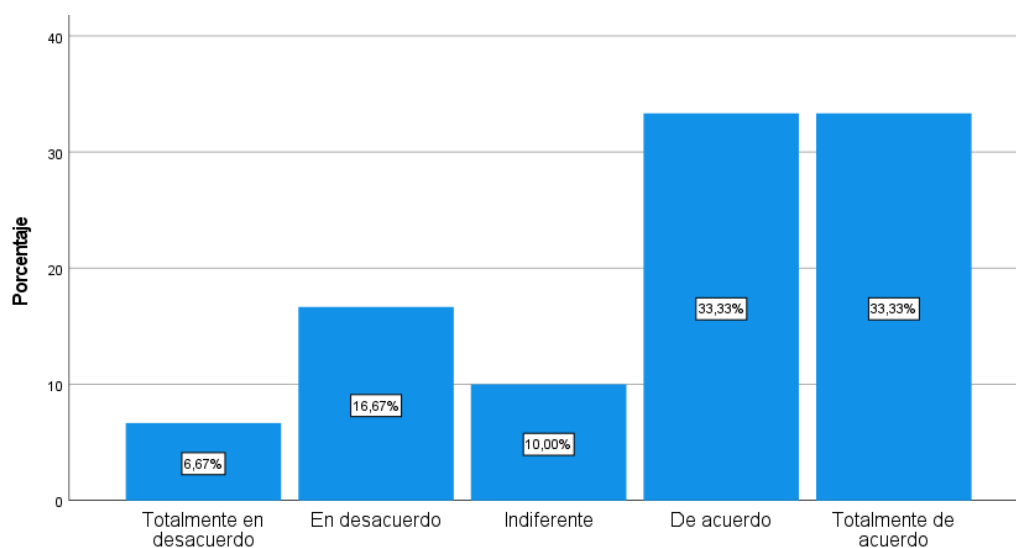
¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia en el servicio?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	2	6,7	6,7	6,7
En desacuerdo	5	16,7	16,7	23,3
Válido Indiferente	3	10,0	10,0	33,3
De acuerdo	10	33,3	33,3	66,7
Totalmente de acuerdo	10	33,3	33,3	100,0

Total	30	100,0	100,0
-------	----	-------	-------

Figura 24

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia en el servicio?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 26 y la figura N° 24, el 33,33% expresan estar totalmente de acuerdo en que las empresas de transporte fluvial de Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia en el servicio.

Tabla 27

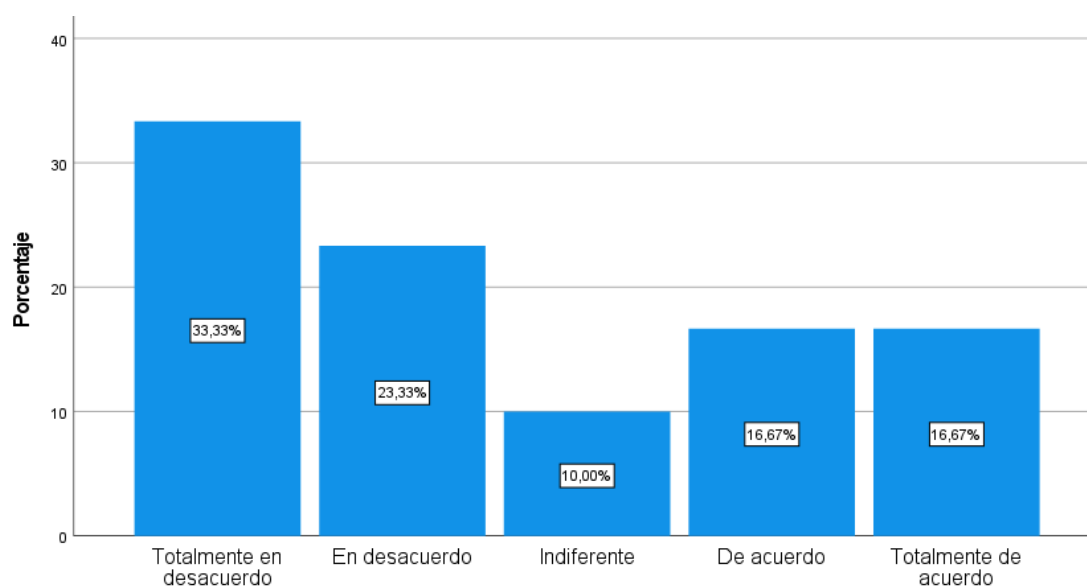
¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con estructura de precios acorde con los costos operativos?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	10	33,3	33,3	33,3
Válido En desacuerdo	7	23,3	23,3	56,7
Indiferente	3	10,0	10,0	66,7

De acuerdo	5	16,7	16,7	83,3
Totalmente de acuerdo	5	16,7	16,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 25

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con estructura de precios acorde con los costos operativos?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 27 y la figura N° 25, el 33,33% expresan estar totalmente en desacuerdo en que las empresas de transporte fluvial de Loreto cuentan con una estructura de precios acorde con los costos operativos.

Tabla 28

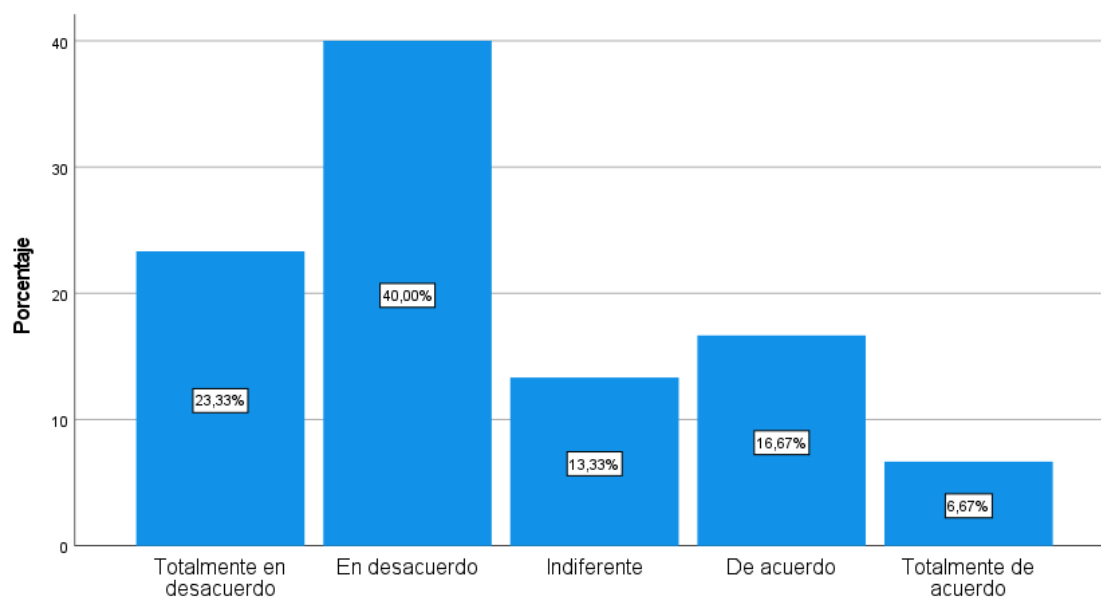
¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto acceden fácilmente a financiamientos de sus recursos económicos?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	7	23,3	23,3	23,3
Válido En desacuerdo	12	40,0	40,0	63,3
Indiferente	4	13,3	13,3	76,7

De acuerdo	5	16,7	16,7	93,3
Totalmente de acuerdo	2	6,7	6,7	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 26

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto acceden fácilmente a financiamientos de sus recursos económicos?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 28 y la figura N° 26, el 40.00% de los encuestados expresan estar en desacuerdo en que las empresas de transporte fluvial de Loreto acceden fácilmente a financiamientos con sus recursos económicos.

Tabla 29

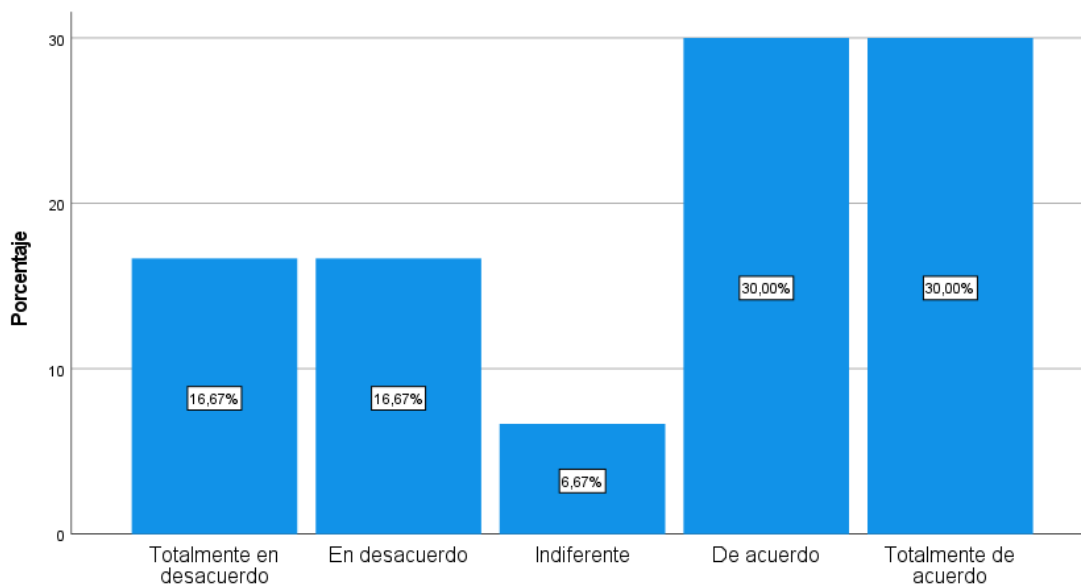
¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto tienen una rentabilidad que facilite sostenerse en el mercado competitivo?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	5	16,7	16,7	16,7
	En desacuerdo	5	16,7	16,7	33,3

Indiferente	2	6,7	6,7	40,0
De acuerdo	9	30,0	30,0	70,0
Totalmente de acuerdo	9	30,0	30,0	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Figura 27

¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto tienen una rentabilidad que facilite sostenerse en el mercado competitivo?



Análisis:

Según los datos que se muestran en la tabla N° 29 y la figura N° 27, el 30.00% de los encuestados expresan estar totalmente de acuerdo en que las empresas de transporte fluvial de Loreto tienen una rentabilidad que les permite mantenerse en el mercado competitivo.

5.2. Discusión de resultados

Hipótesis General.

La aplicación de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía ejerce una influencia en las empresas de transporte fluvial de Loreto, impactando positivamente en su desarrollo económico, operativo y competitivo.

Nuestra Hipótesis General ha sido confirmada, estableciendo que la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía tiene un impacto positivo con las empresas de transporte fluvial de Loreto la cual se detalla a continuación:

Mediante la variación de los porcentajes de acuerdo a las encuestas tal como se muestra en la tabla 12, se puede apreciar que del total de los encuestados indican que el 36.70% indica que se encuentra de acuerdo y el 26.70% indica totalmente de acuerdo, haciendo un total de 60% de la población de nuestra muestra, la cual confirma que existe un impacto positivo de acuerdo a nuestra hipótesis.

Hipótesis Especificas 1.

La aplicación de los requisitos establecidos en la Ley de Promoción de Inversión influirá adecuadamente a la formalización de nuevas empresas de transporte fluvial en la región de Loreto.

Nuestra Hipótesis Especificas 1, ha sido confirmada, donde se estable que los requisitos para el acogimiento a la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía están claros y es de fácil acogimiento la cual beneficiara a la población y puedan formalizar nuevas empresas en beneficio de la población.

Esto se puede confirmar con nuestras encuestas realizadas, de acuerdo a la tabla 13 el 53.30% están de acuerdo, lo que indica que esto influye positivamente en la formalización de nuevas empresas.

Hipótesis Específicas 2.

La aplicación de la tasa excepcional del 5% de la ley 31855 tiene un efecto significativo en la competitividad de las empresas de transporte fluvial de Loreto, lo que se reflejará en un crecimiento sostenible del sector y en una mayor participación en el mercado regional.

Nuestra Hipótesis Específicas 2, ha sido confirmada, esto debido a la gran ventaja que tienen las empresas de transporte fluvial al verse beneficiado con la reducción de la tasa del impuesto a la renta al 5%, lo cual hará que el sector de transporte tenga un mayor beneficio y sea reflejado con la mayor participación dentro del ámbito regional.

Esta hipótesis se ve confirmada con los datos de nuestros encuestados la cual se puede apreciar en la tabla 14, que un 46.70% están totalmente de acuerdo que la reducción de la tasa excepcional del 5% tienen un efecto significativo para las empresas de transporte fluvial de Loreto.

Conclusiones

1. La presente tesis se ha determinado como conclusión que la ley 27037 Ley de Promoción e Inversión en la Amazonia, tiene una influencia positiva con las empresas de transporte fluvial de Loreto, esto se debe a la reducción de la alícuota del impuesto a la renta al 5%, esto hará posible que se pueda reinvertir en una buena infraestructura de las flotas navales.
2. Las empresas de transporte fluvial ya que son el principal medio de transporte con la que cuenta la Amazonía Peruana, se verán en las condiciones para mejorar los precios del flete y de los pasajeros en beneficio de la población, así como se formalizará nuevas empresas haciendo posible el incremento de los puestos laborales.

Recomendaciones

1. Se recomienda modificar la ley en cuanto al requisito para el acogimiento a la tasa excepcional modificada por la ley 31855, el cual hace una discriminación a las empresas de transporte fluvial que realizan diferentes tipos de actividades.

Referencias Bibliográficas

Referencias

- 103-99-EF, D. N. (1999). Reglamento de las Disposiciones Tributarias contenidas en la Ley de Promoción de la.
- 12, A. 1. (s.f.). *Ley 27037*.
- Amazonia, M. d. (2023). *Ley N° 31855*.
- Artana. (2015). *La eficacia de los incentivos fiscales*.
- Bardales. (2013). *Causas de las controversias tributarias sobre exoneración del impuesto general a las ventas en las empresas avícolas SAC de Tarapoto. Periodo 2007-2011*.
- BBVA. (s.f.). <https://www.bbva.com/es>. Obtenido de <https://www.bbva.com/es/salud-financiera/que-son-las-inversiones-financieras-y-que-tipos-existen/>.
- Belsunce, G. (1967). *Teorías sobre concepto de renta*.
- Byrne, P. (2013). *Regímenes Tributarios Especiales en la Región Mercosur*.
- Campana, Y. (. (2011). *Son efectivas las exoneraciones tributarias en la selva? Una primera aproximación a la medición de su impacto en el bienestar de los hogares*.
- Congreso de la Republica. (1999). *Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía*.
- Contreras Campos, E. (s.f.). Exoneraciones y beneficios tributarios. 3.
- Díaz, J. P. (2017). *La ley de Promoción de la inversión en la amazonia y su influencia en la comercialización mayorista de combustible en la ciudad de Pucalla*.
- Durán Rojo, L. (2013). *Régimen del I.G.V. en la Amazonía Peruana: Alcance de la aplicación de beneficios luego de la vigencia de las Leyes N°s. 29647 Y 29661*.
- FACTURAMA. (s.f.). <https://facturama.mx/blog/que-significa/que-es-la-recaudacion/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20la%20Recaudaci%C3%B3n%20tributaria,recursos%20que%20tiene%20un%20pa%C3%ADs>.
- Fuentes, V. (2018). <https://www.ipe.org.pe/portal/la-ley-de-la-selva/>.
- García, R. (2015). *Impacto de la Ley Reformatoria para la Equidad tributaria del Ecuador en la Devolución de IVA al sector Exportador: provincia del Guayas, periodos 2005-2007 y 2008-2012"*.
- James, S. (2013). *Effectiveness of tax and non-tax incentives and investments: evidence and policy implications*. Washington D.C.: Grupo Banco Mundial.
- Klemm, A. y S, & Van, P. (2009). *Empirical Evidence on the Effect of Tax Incentives*.
- Llauce, W. &. (2013). *Efectos tributarios que generó la aplicación de la ley de promoción de la inversión de la Amazonía (27037) en la región de Loreto*.
- Llauce, W., & Sotelo, A. (2013). *Efectos tributarios que generó la aplicación de la ley de promoción de la inversión de la Amazonía (27037) en la región de Loreto*.

- NEI. (2023). *Informe Tecnico Produccion nacional*.
- Ruiz de Castilla Ponce de León*, F. (2023). Inmunidad, Inafectación, Exoneración, Beneficios e Incentivos Tributarios. *Revista - PUCP*.
- Sevillano Chavez, S. (2014). *Lecciones de Derecho Tributario: Principios Generales y Código Tributario*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- SUNAT. (2012). *Norma VII: REGLAS GENERALES PARA LA DACIÓN DE EXONERACIONES, INCENTIVOS O BENEFICIOS TRIBUTARIOS*.
- SUNAT. (2020). Glosario de Terminos sobre cultura tributaria y aduanera. *Cultura Tributaria y aduanera*.
- SUNAT. (2024). *INFORME N.º 000022-2024-SUNAT/7T0000*.
- Villegas, H. (s.f.). *Curso de Finanzas, Derecho Tributario y Financiero*. Buenos Aires.

FICHA TÉCNICA DE ENCUESTA

1. **Título:** “LEY DE PROMOCIÓN DE INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA Y SU INFLUENCIA EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LORETO”

2. **Objetivo:** Las preguntas están diseñadas para guiar la investigación hacia un análisis exhaustivo y crítico de la tasa excepcional y sus implicaciones en Loreto, con el objetivo de generar conocimiento nuevo, informar la toma de decisiones y ofrecer recomendaciones pertinentes.

3. **Datos generales:**

Sexo M () F ()

Profesión o ocupación:

Tiempo de Experiencia

4. **Información Especifica**

Instrucciones: Lee las preguntas que se citan a continuación y marque (x) el casillero de su preferencia utilice la siguiente escala:

1. Totalmente en desacuerdo 2. En desacuerdo 3. Indiferente

4. De acuerdo 5. Totalmente de acuerdo

VARIABLE X= LEY DE PROMCION EN INVERSION EN LA AMAZONIA						
	Dimensión: Incentivos Tributarios	1	2	3	4	5
1	¿Las exoneraciones tributarias de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía influyen en las empresas de transporte fluvial de Loreto?					
2	¿Los requisitos para acceder a los beneficios de la Ley de Promoción de Inversión en la Amazonía son claros y sencillos.?					
3	¿La reducción de la tasa excepcional del 5% tienen un efecto significativo para las empresas de transporte fluvial de Loreto?					
	Dimensión: Facilitación de Inversiones	1	2	3	4	5

4	¿Para que las empresas de transporte fluvial puedan navegar tienen una simplificación en los trámites administrativos?					
5	¿Existe un plan de promoción a la inversión privada?					
6	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto cuentan con el apoyo de asesoramiento en inversiones por parte de las autoridades?.					
	Dimensión: Impacto Económico y Social	1	2	3	4	5
7	¿Las empresas de transporte fluvial en Loreto generan empleo para la población?					
8	Con la promulgación de la ley de promoción e inversión en la amazonia ¿se ha visto un crecimiento a nivel regional?					
9	Las empresas de transporte fluvial en Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia y servicio.					
VARIABLE Y= EMPRESAS DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LORETO						
	Dimensión: Infraestructura y Logística	1	2	3	4	5
10	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con flotas acorde para la navegación en los ríos de la Amazonía?					
11	¿Existen rutas accesibles para la navegación de las embarcaciones en la región?					
12	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han mejorado la infraestructura de sus embarcaciones en los últimos años?					
	Dimensión: Operaciones y Servicios	1	2	3	4	5
13	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto son eficientes en la parte operativa y en el tiempo de transporte?					
14	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto brindan un servicio de calidad a los pasajeros?					
15	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto han adoptado tecnologías modernas para mejorar su eficiencia en el servicio?					
	Dimensión: Finanzas y Economía	1	2	3	4	5
16	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto cuentan con estructura de precios acorde con los costos operativos?					
17	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto acceden fácilmente a financiamientos de sus recursos económicos?					
18	¿Las empresas de Transporte fluvial de Loreto tienen una rentabilidad que facilite sostenerse en el mercado competitivo?					