



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD**

**Arrendamiento financiero y rentabilidad de una empresa de
transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Contador Público

AUTORA:

Peralta Palacios, Guilda Lilia (orcid.org/0009-0004-6223-3026)

ASESORES:

Mg. C.P.C. Huaman Almonacid, Genrry Smith (orcid.org/0000-0001-7610-4744)

Dr. Soto Abanto, Segundo Eloy (orcid.org/0000-0003-1004-5520)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Finanzas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

TRUJILLO – PERÚ

2023

Dedicatoria

A Dios, por permitirme vivir y fortalecerme día a día en el logro de esta meta trazada.

A mi madre querida Hilda, que partió recién al cielo a gozar de la paz de Dios, siempre estarás en mi corazón, ahora eres mi ángel del cielo.

Agradecimiento

A mi Madre por su apoyo incondicional, a mi esposo Luis y mis Hijos Luciana y Cristian, porque son mi impulso para salir adelante.

A mis profesores de la Universidad César Vallejo por brindarme sus conocimientos magistrales en el transcurso de mi carrera, para encaminarme como una buena profesional.

A mis tíos, Elisban y Nidia, por brindarme en mi niñez junto a mi madre, un lugar donde vivir y cultivar en mí, valores y educación, para salir adelante, sé que, desde el cielo, estimado tío, estarás contento de este logro, porque siempre quisiste lo mejor para tu familia.

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA.....	11
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	11
3.2. Variables y operacionalización	11
3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis	12
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	13
3.5. Procedimientos.....	13
3.6. Método de análisis de datos	14
3.7. Aspectos éticos	14
IV. RESULTADOS	15
V. DISCUSIÓN	20
VI. CONCLUSIONES	24
VII. RECOMENDACIONES	25
REFERENCIAS.....	26
ANEXOS	33

Índice de tablas

Tabla 1: Dimensión de Endeudamiento -Periodos 2019 a 2022.....	15
Tabla 2: Dimensión de Liquidez financiera – periodos 2019 a 2022.....	16
Tabla 3: Dimensión de rentabilidad financiera (ROE) - periodos 2019 a 2022. ...	16
Tabla 4: Dimensión: Rentabilidad económica (ROA) - periodos 2019-2022.....	17
Tabla 5: Indicadores promedios del arrendamiento financiero y rentabilidad	18

Resumen

Esta investigación, de una empresa de transporte de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022, empieza desde su problemática, la empresa necesitando renovación de algunos de sus vehículos, por tiempo de uso, por costos excesivos por reparación y mantenimiento, la empresa termina el periodo con baja rentabilidad, se requirió un mejor vehículo con tecnología moderna, como es un tractocamión frigorífico, para satisfacción de sus clientes, el gerente buscando adaptarse a nuevas opciones de instrumentos financieros, contrató el arrendamiento financiero, dejando otras políticas de inversión deficientes, se tuvo como objetivo general, analizar el arrendamiento financiero y la rentabilidad, se empleó enfoque cuantitativo, tipo aplicada, nivel descriptivo, diseño es no experimental y longitudinal; se tomó dos periodos contables en el que la empresa no contaba con contrato de leasing financiero (2019-2020), para compararlo con dos periodos en los que, sí tiene leasing (2021-2022) a fin de contrastar los estados financieros, medidos con ratios, al analizarlos se concluyó, que el leasing financiero y la rentabilidad inciden de manera positiva, debido a que el leasing es una herramienta financiera que permite mejorar la rentabilidad al reducir los gastos de adquisición, mantenimiento de los vehículos y equipos de transporte.

Palabras clave: Leasing financiero, rentabilidad, financiamiento.

Abstract

This investigation, of a road freight transportation company in Trujillo, 2019-2022, begins with its problems, the company needing renewal of some of its vehicles, due to time of use, due to excessive costs for repair and maintenance, the company ends During the period with low profitability, a better vehicle with modern technology was required, such as a refrigerated tractor-trailer, to the satisfaction of its clients, the manager seeking to adapt to new options of financial instruments, contracted financial leasing, leaving other poor investment policies, The general objective was to analyze financial leasing and profitability, a quantitative approach, applied type, descriptive level, non-experimental and longitudinal design was used; Two accounting periods were taken in which the company did not have a financial leasing contract (2019-2020), to compare it with two periods in which it did have a leasing contract (2021-2022) in order to contrast the financial statements, measured with ratios, when analyzing them it was concluded that financial leasing and profitability have a positive impact, because leasing is a financial tool that allows improving profitability by reducing the acquisition and maintenance costs of vehicles and transport equipment.

Keywords: financial leasing, profitability, financing.

I. INTRODUCCIÓN

A nivel general, las empresas buscan ser cada vez más competitivas en su mercado para sobresalir, por lo que resulta de gran importancia que constantemente adquieran y renueven sus bienes de capital, equipos y maquinarias, permitiendo un incremento en la productividad y en la eficiencia de su administración (Babaeva et al., 2017). Generalmente, esto afecta su liquidez; aún más cuando son empresas de carga pesada, por los altos montos que representa (Klychova, 2020). Una alternativa para sobrellevar esto es contratar un arrendamiento financiero (AF), también conocido como leasing financiero, a fin de que no se afecten directamente sus recursos propios (Ozerova & Sharopova, 2020).

El arrendamiento financiero, es un contrato mediante el cual una empresa arrendadora adquiere un bien, un vehículo, maquinaria, equipo informático, entre otros y lo alquila a otra empresa, el arrendatario, por un plazo determinado a cambio de pagos periódicos y con una inicial que no representa pérdida de liquidez para la empresa. El arrendatario tiene la opción de comprar el bien al final del contrato, por un precio prefijado o residual (Molina y Vintimilla, 2020).

La rentabilidad de una empresa es evaluada a través de la forma cómo está estructurada financiera y económicamente (Pérez, 2017). Diversos ratios permiten identificar la situación de una entidad en cuanto a sus utilidades con respecto a su patrimonio y sus activos, generalmente empleados para la identificación de necesidades de cambios en la gestión de estos (Osorio et al., 2021).

El leasing financiero, es una herramienta de financiamiento muy utilizada en el mundo. En 2019 se realizaron contratos de leasing por un valor total de aproximadamente 1.4 billones de dólares estadounidenses en todo el mundo. Los países con mayor actividad en el mercado de estos contratos son EE.UU., Francia, China, Alemania, Japón, Canadá, y R. Unido (Asociación Internacional de Leasing, ILA, 2019).

En Perú, el leasing financiero en los últimos años ha tenido trascendencia. El monto financiado mediante este producto en el país ascendió a 5,197 millones de dólares estadounidenses al cierre del año

2020, representando un crecimiento del 3%, en lo que respecta al año anterior. Los sectores económicos con una alta participación en este tipo de financiamiento en Perú son el transporte, la construcción, la industria manufacturera, la minería, entre otros (Asociación Peruana de Leasing, APEL, 2021).

Las compañías en transporte de carga, en Perú utilizan generalmente al leasing, como una forma de obtener vehículos y maquinaria. De hecho, este sector es uno de los que tiene una relevante participación en el mercado de leasing financiero en Perú (Asociación Peruana de Leasing, APEL, 2021); sin embargo, poco evalúan los efectos que estos tienen en la rentabilidad y dejan de lado la evaluación constante de este factor.

A su vez, la infraestructura para transporte en Perú tiene aún deficiencias, como carreteras en mal estado, lo que siempre genera retrasos y gastos adicionales en el transporte de carga, por lo que el cuidado minucioso de su rentabilidad es totalmente necesario.

En la ciudad de Trujillo, se encuentra una compañía, la cual se dedica al servicio de transporte de carga por carretera para productos agroalimentarios, cuyas unidades usadas, fueron adquiridas desde el transcurso de sus actividades comerciales, mediante recursos propios y de terceros, pero se habían generado pagos excesivos mensuales, ocasionando una baja liquidez sin obtener lo esperado.

La Empresa, venía presentando baja rentabilidad, ya que algunas de sus unidades de transporte de carga (tractocamiones y furgón) presentaban fallas por el tiempo de uso, tenía costos excesivos de reparación y de mantenimiento, Por lo cual se requirió, adquirir 01 vehículo nuevo con tecnología moderna para satisfacción de sus clientes, como es un tractocamión frigorífico, lo cual, motivó al gerente a tomar una mejor decisión financiera, cambiar su política de financiamiento ya que siempre se solicitaba préstamos (terceros y accionistas) buscando adaptarse a nuevas opciones de instrumentos financieros para incrementar su flota de transporte, por lo que luego de un análisis financiero contrató el arrendamiento financiero, para tratar de obtener una buena rentabilidad y liquidez.

De allí que en este estudio se planteó como pregunta general ¿Cómo es el Leasing financiero y la rentabilidad de una Empresa de transporte de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022?

Como preguntas específicas se plantearon ¿Cómo es el Leasing financiero de una empresa de transporte de carga por carretera, en Trujillo, 2019-2022 ¿Cómo es la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022? .

El estudio tiene una justificación teórica al analizar de manera detallada la literatura actual existente desde fuentes confiables para la mejor comprensión del tema, basando los resultados en evidencia científica que aportan a los conocimientos sobre el comportamiento positivo o negativo del leasing financiero y la rentabilidad de la empresa, lo que permite la toma de decisiones acertadas con respecto a esta herramienta. En el aspecto práctico, los resultados que se obtuvieron se pusieron a disposición de la empresa que se analiza, siendo de gran aporte para que se tomen acciones preventivas y correctivas correspondientes, a fin de tener un resultado positivo en las contrataciones futuras. Asimismo, los resultados permiten a la directiva y gerente aplicar mecanismos de defensa a su rentabilidad. El estudio aporta con los lineamientos y métodos para la evaluación del leasing financiero y la rentabilidad en las empresas, lo que sirve de base para mediciones futuras dentro de la empresa y en otras empresas similares, lo que representa el aporte en el aspecto metodológico del estudio.

Por lo planteado anteriormente, el objetivo general fue analizar el Leasing financiero y la rentabilidad, de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022. Los objetivos específicos fueron, analizar el leasing financiero de la empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022; analizar la rentabilidad de la empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022.

II. MARCO TEÓRICO

Las investigaciones a nivel internacional tenemos, Ferrán et al. (2019), Su estudio concluye que los beneficios del leasing financiero son la inmovilización del capital de trabajo, financiamiento total del bien material y financiamiento de gastos complementarios de iniciación; además, el primer canon o desembolso económico es al momento que se entrega el activo, los pagos son negociables al flujo de fondos y posibilidades del beneficiario, impuestos financiados por el plazo de los pagos, los trámites de adquisición corren por el dador y existe posibilidad de subarrendar el activo. En términos fiscales, se puede notar el beneficio en la reducción de impuestos.

Por otro lado, Miranda (2021) concluyó que, con el nuevo marco legal en Panamá, el leasing, le otorga a la compañía, ventajas tributarias y financieras, las compañías cancelan menos IR, con el leasing su financiamiento se puede deducir mediante la depreciación del activo y también los intereses, no requiriendo desembolsos de muchas sumas de dinero para la compra de activos fijos, brindando más liquidez y rentabilidad con el beneficio fiscal adicional de la depreciación acelerada. Además, permite a las compañías endeudarse menos, por financiar únicamente el valor de venta del activo.

También, Klychova et al. (2020), indican que la mayoría de empresarios accedieron a préstamos bancarios y ven más prometedor acceder a nuevos bienes por fondos propios o préstamos bancarios, solo pocos estiman el leasing financiero y consideran difícil esta forma para adquisición. Por lo que plantean un mecanismo para la toma de decisiones gerenciales sobre el uso del leasing financiero a fin aumentar la eficiencia del sistema productivo y la adopción de nuevas tecnologías en la industria.

Molina y Vintimilla (2020) concluyen que la naturaleza jurídica del arrendamiento financiero, debe comprenderse de manera distinta a las figuras contractuales clásicas, como la compraventa, créditos o reservas de dominio. Las legislaciones internas brindan los beneficios a las partes, la evolución de estas ha impactado positivamente en el PIB de los países; sin embargo, se continúa sin un marco jurídico sólido, que permita a la población ecuatoriana en general diferenciarlo de los financiamientos clásicos.

Suárez (2020) en su estudio concluye indicando que, a pesar de que muchas entidades bancarias ofrecen leasing financiero a Mypes, son pocos los que se interesan y utilizan esta modalidad. Aunque sí la conocen, la forma tradicional de endeudarse sigue siendo a través de créditos, principalmente por poca cultura en la región colombiana analizada. Los empresarios que han optado por el leasing financiero lo ven muy beneficioso y principalmente lo utilizan para la adquisición de locales comerciales, bodegas y oficinas y, en segunda opción, para maquinaria y equipos.

A nivel Nacional, Ramírez (2022), demostró que existe una disminución de las utilidades originada por los activos fijos ociosos durante el 2016 y 2017, donde luego de una reestructuración en la adquisición aumenta la utilidad; ya que, el ROA y ROE habían presentado disminuciones. Dio a conocer que el leasing financiero se vincula con la ROA, al igual que con la ROE; la rentabilidad se vincula con el financiamiento en la organización, igualmente la rentabilidad se vincula con las capacidades de endeudamiento.

Por otro lado, Rosales y Valencia (2022) describe que en sus resultados se demostró que los leasings tienen incidencia favorablemente en la rentabilidad de las compañías almaceneras, ya que al adquirirlos, el rendimiento de activos, incremento de 7% a 19%, en el Rendimiento patrimonial de 13% a 41%, esta mejoría será siempre que el leasing sea para optimizar los ingresos y reducir costos.

Huamani (2021) concluye que usando el leasing viene a ser una alternativa de financiamiento incide positivamente con la rentabilidad en la compañía de transporte, ya que proporciona diferentes beneficios económicos, tributarios, estos beneficios inciden de forma positiva en las utilidades que se generan durante su vigencia, al final mejorando la rentabilidad.

León (2020), demostró que, gracias a los activos fijos adquiridos por una empresa de transporte en arrendamiento financiero, se incrementó la rentabilidad. El activo no corriente de la organización presentó un aumento considerable e incrementaron los ingresos, demostrando que el

arrendamiento representa una incidencia positiva en torno a la rentabilidad y utilidad empresarial, así como una reducción de costos de ventas.

Santos y Castro (2020) concluyeron que el leasing financiero, está determinado, por endeudamiento o ratio deuda, por cobertura de intereses, también, la liquidez corriente y de caja; incide positivamente a 86.3% sobre la ROE, y en un 85.6% en la ROA; afirmando que la estabilidad de endeudamiento, permite a la compañía generar inversión queriendo decir que en la obtención de ganancias refleja la rentabilidad obtenida.

Fustamante (2018) menciona en sus resultados que este indicador liquidez corriente, muestra que la compañía hará frente sus obligaciones a corto plazo; en todos los periodos el indicador es mayor que uno, reflejando una cierta estabilidad financiera, demostrando que entre el 2017 y 2019 tuvieron una creciente capacidad de hacer frente a sus pasivos de corto plazo donde la razón circulante se encontraba entre 2 y 4 veces. Entre el 2020 y 2022 se observa un exceso en el activo corriente, dado por un excedente de caja y bancos, se recomendaría que dicho incremento se pueda invertir o en reducir el pasivo no corriente.

Sánchez (2019) Desarrolla en el presente estudio longitudinal, los instrumentos financieros, los EEff, y los ratios, estos permiten medir la incidencia de los instrumentos financieros para la compra de activo fijo, en la rentabilidad de Emtrafesa, aplicando para ello el leasing financiero, y un préstamo con Scania en los periodos 2014-2018, concluyendo que el arrendamiento tiene mayor incidencia positiva en la rentabilidad.

Las bases teóricas de este estudio, las diferentes fuentes bibliográficas consultadas exponen al leasing como un acuerdo de financiamiento en el que una compañía, denominada arrendatario, adquiere el derecho a utilizar un bien durante un período de tiempo determinado a cambio de pagos periódicos, que incluyen tanto los intereses como la amortización del capital prestado. Al finalizar el contrato, el arrendatario tiene la opción de adquirir el bien a un precio residual, devolverlo al arrendador o renovar el contrato (González, 2002).

Dentro de las ventajas y características que posee el leasing financiero, el cual es una herramienta de financiamiento que otorga a las

compañías el adquirir bienes de capital, sin hacer una inversión inicial significativa, destaca que implica un contrato de arrendamiento a largo plazo, que puede oscilar entre 3 y 10 años, dependiendo del tipo de bien adquirido (Milanesi, 2016). Otra característica es que el arrendador es el propietario legal del bien y el arrendatario es el usuario del mismo; durante el período de arrendamiento, el arrendatario asume la responsabilidad de mantenimiento y reparación del bien (Pérez, 2017).

Además, no requiere una gran inversión inicial por parte del arrendatario, ya que se basa en el pago de cuotas periódicas debidas, que incluyen tanto los intereses como la amortización del capital prestado. Esto permitiendo al arrendatario mantener su flujo de efectivo y utilizar sus recursos financieros para otros fines (Jurevna et al., 2018). Se considera una forma flexible de financiamiento, ya que permite al arrendatario ajustar el plazo y el monto de los pagos periódicos a sus necesidades financieras y a las características del bien adquirido (Wang et al., 2020). Al finalizar el contrato, el arrendatario tiene la opción de adquirir el bien a un precio residual, que suele ser inferior al valor de mercado, lo que le permite obtener un ahorro significativo (Alkhazaleh & Al-Dwiry, 2018).

La forma de evaluación de la gestión del leasing, considerada para este estudio es planteada por González (2002), quien indica que la primera dimensión es el endeudamiento, que se define como la proporción del pasivo total de una compañía, es decir, su deuda y su activo total, lo que representa la totalidad de sus recursos, por lo tanto, es una medida relativa que permite conocer la proporción de la deuda en relación a los recursos totales de la empresa.

El endeudamiento indica cuánto de los recursos de la compañía son financiados a través de deudas. Por lo que, la ratio de endeudamiento es considerada como la ratio fundamental, ya que puede condicionar significativamente la calidad del endeudamiento; esta ratio se refiere a la relación entre la deuda total de la compañía y sus recursos totales (Husna & Satria, 2019). Son también conocidos como ratios de solvencia, lo cual permite evaluar la habilidad de una compañía para generar recursos y hacer

frente a sus debidas obligaciones financieras de largo plazo (Sardo et al., 2022).

Los indicadores de esta dimensión son, principalmente, la deuda, que mide su proporción que ha sido financiada en un período determinado, considerando la suma de todas las debidas obligaciones financieras de la empresa, lo que permite evaluar el porcentaje de los activos totales que se financia con terceros. (González, 2002). Generalmente, se recomienda que la razón de endeudamiento se mantenga en el rango del 40% al 60% (Budi et al., 2018).

El segundo indicador se refiere a la cobertura de intereses, que evalúa las oportunidades en que la utilidad operativa cubre los gastos y pago de interés derivado de obligación con el acreedor. Son recursos temporales que aseguran el cumplimiento de una responsabilidad financiera en el mercado de valores (González, 2002). Las partes involucradas en una transacción pueden solicitar la provisión previa de fondos o la entrega de los títulos objeto de la operación (Demmou et al., 2021). Por lo que, puede comprenderse como el indicador o ratio de cobertura del gasto financiero, ya que evalúa la cantidad de veces en que la utilidad operativa de la organización abarca los pagos de interés resultantes de la obligación con el acreedor (Bajaj et al., 2020).

Finalmente, la segunda dimensión del leasing financiero, se refiere a la liquidez financiera. Es la capacidad de una compañía de obtener efectivo y cumplir sus debidas obligaciones a corto plazo, se conoce como liquidez, por lo que se trata de la facilidad, de un activo, en poder ser convertido en efectivo (González, 2002). La liquidez es la habilidad que posee una compañía para lograr pagar sus deudas de inmediatamente y la solvencia es la capacidad de una compañía para lograr cumplir con sus debidas obligaciones a corto plazo, basándose en los bienes que posee la compañía para saldar sus compromisos en un plazo corto (Rashid, 2018).

La liquidez financiera se evalúa considerando el indicador, es la liquidez corriente, que se refiere a la capacidad de una empresa, para pagar sus obligaciones a corto plazo, lo cual relaciona los activos a corto plazo con los pasivos a corto plazo (González, 2002). Por lo cual, el encargado de

finanzas debe saber que una ratio circulante elevada no garantiza necesariamente la existencia de efectivo disponible para las operaciones, puesto que, si el inventario no se vende o las ventas a crédito no se cobran en el plazo acordado, el resultado obtenido podría ser impreciso (Grzegorz, 2020).

En la rentabilidad, como segunda variable de este estudio, la misma deriva de la proporción entre los ingresos y los gastos que se refleja en el estado de resultados, y su función principal es evaluar la eficacia de la empresa, es decir, es una medida financiera que indica la capacidad de la compañía para generar beneficios en relación con los recursos invertidos (Díaz, 2006). Se calcula comparando la obtención de ingresos, con los costos y gastos en los que se ha incurrido. Una compañía es considerada rentable cuando los ingresos obtenidos, refleje que son mayores que los costos y gastos totales, lo que indica una buena gestión de los recursos y una eficiente utilización de los mismos (Aranday, 2017).

El estudio de la rentabilidad implica vincular lo producido en el estado financiero con los requerimientos de los recursos propios y ajenos. Este análisis permite evaluar los niveles, los cuales pueden ser financieros y económicos, ya que posibilita cuantificar el desempeño de los activos sin tener en cuenta su financiación, y del capital propio sin importar cómo se distribuyan los beneficios, empleando los debido ratios (Lobera et al., 2018). Por lo tanto, los índices de rentabilidad buscan cuantificar la eficacia de la gestión en el manejo de los costos y gastos en la operación de la compañía, y brindan una perspectiva sobre los rendimientos obtenidos de las inversiones realizadas (Ortega, 2020).

La dimensión de esta variable la rentabilidad financiera (ROE), es un factor que mide la rentabilidad de una compañía, en relación a su capital propio o patrimonio neto, su capacidad para generar beneficios a partir del capital aportado por sus accionistas (Díaz, 2006). Un ROE de nivel alto evidencia que la compañía está generando buenos retornos para sus socios o accionistas, pero que un ROE bajo, indicaría que la empresa está utilizando de forma ineficiente su capital propio (Ramírez y Maldonado, 2020).

La segunda dimensión es la rentabilidad económica, ROA, la cual, es un factor que mide la capacidad de una compañía generando ganancias desde los activos que posee y permitiendo evaluar la eficiencia con la que la compañía está tratando sus activos para generar las ganancias debidas y pudiendo ser útil para comparar el desempeño de la compañía, con otras en la misma industria (Díaz, 2006).

Una mayor rentabilidad sobre los activos les indica una mejor eficiencia en la gestión de los recursos de la compañía. Es decir, la ROA muestra cuántas ganancias genera una empresa por cada ingreso económico invertido en activos (Ochoa, 2020). Una ROA de nivel alto, señala que la compañía está utilizando sus activos de manera eficiente para dar ganancias y que una ROA de nivel baja, puede señalar que la compañía está subutilizando sus debidos activos o que tiene sus costos operativos demasiados altos (Belloso et al., 2021).

Morales (2017), Nos menciona y compara el significado de lo que quiere decir arrendamiento financiero con el de leasing "To lease", significan arrendar o alquilar, en ambas.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación

Tipo de investigación aplicada ya que se aplica la práctica en el desarrollo del estudio, se buscan soluciones inmediatas sobre la problemática que se analiza y se aporta a la resolución de situaciones que están afectando a un entorno (Hernández y Mendoza, 2018).

Alan y Suarez (2017) indica, “la investigación cuantitativa, también llamada analítico, racionalista, es un estudio del que se basa, en los debidos aspectos numéricos, para investigar, analizar y llegando a comprobar información y datos” (p. 69).

3.1.2. Diseño de investigación

La investigación es descriptiva. De esta forma, se describe el comportamiento de cada variable por separado, evaluándolas en su entorno natural, por lo que responde a un nivel descriptivo (Hernández y Mendoza, 2018). Estos resultados descriptivos fueron comparados entre sí para contrastar los objetivos y evaluar incidencias. En ese sentido, se consideraron dos periodos contables en el que la empresa no contaba con contrato de arrendamiento financiero (2019-2020), para compararlo con dos periodos en los que sí tiene leasing (2021-2022) a fin de determinar la incidencia de esta decisión en la rentabilidad.

El diseño del estudio es no experimental, ya que no fueron manipuladas ninguna de las variables ni se aplicaron estímulos en ellas, sino que solo fueron medidas en el contexto en el que se desenvuelven sin buscar modificarlas (Hernández y Lopera, 2018). El corte del estudio fue longitudinal, debido a que se realizó análisis de varios periodos (2019-2022).

3.2. Variables y operacionalización

Variable independiente: Arrendamiento financiero.

- **Definición conceptual:** Es un acuerdo de financiamiento en el que una empresa, denominada arrendatario, adquiere el derecho a tener un bien utilizándolo, durante un debido período de tiempo , a cambio de pagos

periódicos, que incluyen tanto los intereses como la amortización del capital prestado. Al finalizar el contrato, el arrendatario tiene la opción de adquirir el bien a un precio residual, devolverlo al arrendador o renovar el contrato (González, 2002).

- **Definición operacional:** Se midió la gestión del leasing en una empresa de transporte de carga por carretera de Trujillo a través del análisis de sus EEFF, midiendo las dimensiones de endeudamiento y liquidez financiera (Ver anexo 1).
- **Indicadores:** La dimensión endeudamiento se evaluó a través de los indicadores deuda y cobertura de intereses y la dimensión liquidez financiera se evaluó a través de la liquidez corriente.
- **Escala de medición:** Razón.

Variable dependiente: Rentabilidad.

- **Definición conceptual:** La rentabilidad deriva de la proporción entre los ingresos y los gastos que se refleja en el estado de resultados, y su función principal es evaluar la eficacia de la empresa, es decir, es una medida financiera que indica la capacidad de la empresa para generar beneficios en relación con los recursos invertidos (Díaz, 2006).
- **Definición operacional:** Se midió la rentabilidad en una empresa de transporte de carga por carretera de Trujillo a través del análisis de sus EEFF, midiendo las dimensiones de rentabilidad financiera (ROE), rentabilidad económica (ROA), (Ver anexo 2).
- **Indicadores:** La dimensión rentabilidad financiera se evaluó a través del indicador rentabilidad del capital, la dimensión rentabilidad económica se evaluó a través del indicador rentabilidad del activo,
- **Escala de medición:** Razón.

3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

3.3.1 Población

En un estudio, la población se refiere a la totalidad de unidades de análisis que conforman el espacio o contexto que se estudia (Hernández y Mendoza, 2018). En este caso, la población la

conforman los estados financieros de la empresa de transporte de carga por carretera ubicada Trujillo en el periodo 2019-2022.

3.3.2 Muestra

Por otro lado, la muestra está conformada por la misma población por ser pequeña y tener acceso a la información. (Hernández y Mendoza, 2018).

3.3.4 Unidad de análisis

Estados financieros de una empresa de transporte de carga por carretera en Trujillo. de periodos 2019 a 2022 (estado de situación financiera y estado de resultados).

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para el análisis de los estados financieros de la empresa se utilizó la técnica de análisis de datos, que se trata de una técnica en la que son revisados de manera organizada y sistemática documentos relacionados con lo que se estudia y se extrae información previamente determinada en los objetivos (Hernández y Lopera, 2018).

Asimismo, como instrumentos para el recojo de datos fueron utilizadas fichas de análisis de datos, a razón de una para cada variable. Este instrumento es definido como una herramienta de fácil utilización en la que se colocan en forma de lista los datos que requieren extraer y se toma nota de cada uno de ellos de manera ordenada, permitiendo que la información esté organizada para el análisis (Hernández y Lopera, 2018). Las fichas de análisis de datos utilizadas fueron diseñadas considerando las dimensiones e indicadores necesarios para medir cada variable.

Los debidos instrumentos fueron elaborados por la experiencia del trabajo del autor.

3.5. Procedimientos

Se obtuvo el acceso a los estados financieros de la empresa objeto de estudio y se procedió a la extracción de los indicadores previamente establecidos en la operacionalización de las variables. Se aplicó un instrumento para cada periodo contable, se codificó cada uno para mayor control de la información y se verificó la información colocada en los

instrumentos en tres oportunidades para evitar sesgo en los datos analizados.

3.6. Método de análisis de datos

La información obtenida en el procedimiento anterior fue pasada a una hoja de cálculo de Microsoft Excel, para la creación de la base de datos a fin de organizar la información. Se procesaron los datos indicando el comportamiento de cada variable por separado, mostrando los resultados descriptivos para cada periodo de tiempo considerado (2019-2022) en tablas de frecuencia de las variaciones entre los periodos en los que la empresa no contaba con arrendamiento financiero (2019-2020) y los periodos que sí tenía contrato de arrendamiento financiero (2021-2022).

3.7. Aspectos éticos

El estudio de investigación se realiza con los debidos principios y conductas aceptables, así mismo se tiene que citar, nombrando al autor y el periodo de la investigación, también como la realidad problemática, en los antecedentes y el marco teórico, se lleva la autoría de las normas APA séptima edición del año 2021 que sirvió como fuente de información, también se siguió con la normatividad de la guía vigente de la Universidad César Vallejo, todo a su vez, respetando y realizado tomando en cuenta el código de ética, tomando en cuenta la “guía de elaboración de productos de investigación de fin de programa” con resolución del vicerrectorado de investigación N.º 110-2022-VI-UCV, cumpliéndose también con el pasó por la herramienta Turnitin.

IV. RESULTADOS

4.1. Objetivo específico 1: Analizar el arrendamiento o leasing financiero de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022.

Tabla 1

Dimensión de Endeudamiento -Periodos 2019 a 2022

		Sin Leasing		Con Leasing	
Indicadores		2019	2020	2021	2022
<u>pasivo total</u> activo total	ratio de deuda	0.73	0.70	0.59	0.42
<u>utilidad operativa</u> gastos financieros	ratio de cobertura de intereses	1.41	1.87	6.93	18.67

Se observa en la tabla 1, que en la dimensión endeudamiento, el análisis del indicador de deuda, mostró que en los periodos sin leasing ,2019 y 2020 estuvo endeudada, en 0.73 y 0.70 respectivamente, debido a sus excesivos costos y gastos, obligaciones con terceros (préstamos), mientras que contrastando en el año 2021 se mostró ya un sostenible endeudamiento a 0.59 ,al adquirir una nueva unidad vehicular, mediante financiamiento con leasing financiero, motivando al 2022 reducir sus compromisos de deudas a 0.42, año en el cual lograr una mayor estabilidad en los activos y pasivos totales con el comportamiento del nuevo activo, lo que representa una disminución en el porcentaje de activos que la empresa tiene con dinero de terceros. En cuanto al ratio de cobertura de intereses, en el 2019 mostrando una capacidad mínima de 1.41 , llegando igualmente al 2020 a 1.87, sin embargo, en el 2021 hubo un incremento de 6.93 y en 2022 llegó a 18.67, lo que representa que pasó de poder cubrir sus gastos financieros de menos de 2 antes del leasing financiero , a más 6 y 18 veces con el leasing, lo que significa que no tendrá ningún inconveniente en cubrir los intereses de sus deudas, demostrándose que con el leasing es el mejor instrumento financiero, ya que reduce compromisos de deudas y mejora las utilidades ,logrando lo esperado por lo cual incide en la rentabilidad.

Tabla 2*Dimensión de Liquidez financiera – periodos 2019 a 2022*

		Sin leasing		Con Leasing	
Indicador		2019	2020	2021	2022
<u>Activo corriente</u>	Ratio Liquidez	0.32	0.34	2.32	3.34
Pasivo corriente	cte.				

Evidenció en el ratio de liquidez corriente, que en los periodos sin leasing, como es, el año 2019 obtuvo una ratio de 0.32, en el 2020 obtuvo 0.34, pasando a incrementar, con el leasing, en el año 2021 a 2.32, de la misma forma en el año 2022, con 3.34, mejorando su capacidad para hacer frente a obligaciones. demostrando que hubo un comportamiento positivo del leasing financiero.

- 4.2. Objetivo específico 2:** Analizar la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022.

Tabla 3*Dimensión de rentabilidad financiera (ROE) - periodos 2019 a 2022.*

		Sin leasing		Con leasing	
Indicador		2019	2020	2021	2022
<u>Utilidad neta</u>	ratio rentabilidad del	0.095	0.10	0.67	0.72
Patrimonio neto	capital				

En la tabla 3 se observan los resultados al cálculo del ROE en la empresa, que analiza la utilidad neta versus el patrimonio neto, indicando que en 2019 se encontraba en 0.095 y en 2020 a 0.10, al no obtener un mejor crecimiento, lo que llevó a la gerencia a optar por buscar mejores medidas financieras y cambiar su política de gestión, como es el adquirir el arrendamiento financiero contratado a inicios del año 2021, llevando a la

ROE a 0.67 y en 2022 a 0.72, lo que significa que cada accionista obtuvo desde el 2021 con el leasing, una notable mejoría en el rendimiento sobre su inversión.

Tabla 4

Dimensión: Rentabilidad económica (ROA) - periodos 2019-2022

Indicador		Sin leasing		Con leasing	
		2019	2020	2021	2022
<u>Utilidad Neta</u>	ratio rentabilidad	0.025	0.031	0.28	0.41
Activo total	sobre los activos				

En la tabla 4, el indicador ROA, analiza la utilidad neta versus el activo fijo, notándose que en 2019 se encontraba en 0.025 y disminuyó en 2020 a 0.031, situación que llevó a la gerencia a optar por medidas financieras alternas como el arrendamiento financiero contratado a inicios del año 2021, llevando a la ROA a 0.28 y en 2022 a 0.41, lo que significa que, en los primeros años de análisis la empresa generaba S/. 2.50 y S/. 3.10, por cada sol invertido en sus activos, pasando a generar S/. 28 y S/. 41 luego de contratar el arrendamiento financiero (2021 y 2022), mostrando un crecimiento positivo.

4.3. Objetivo general: Analizar el arrendamiento financiero y la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022.

Tabla 5

Indicadores promedios del arrendamiento financiero y rentabilidad

Indicadores	Promedio sin Leasing F. (2019-2020)	Promedio con Leasing F. (2021-2022)	Variación neta
Ratio de Deuda	0.72	0.51	21 (%)
Índice de cobertura de intereses	1.64	12.80	11 (veces)
Ratio de liquidez corriente	0.33	2.83	2 (veces)
Rentabilidad financiera (ROE)	0.0975	0.695	60 (%)
Rentabilidad económica (ROA)	0.028	0.345	32 (%)

En la tabla 5, para su objetivo general, se analizó, promediando todas las dimensiones, en sus respectivos periodos sin y con leasing, los resultados arrojan que los promedios con leasing financiero, son los que presentan niveles favorables, que los periodos sin leasing y para dar a conocer cuál ha sido la variación que se ha obtenido en la rentabilidad al adquirir el leasing, se mostró lo siguiente, el indicador de endeudamiento o ratio deuda, presenta una variación positiva puesto que ha menorado sus deudas u obligaciones con los acreedores en un 21% de diferencia en promedio al 2022, en el índice de cobertura de intereses, presenta una variación positiva, de 11 veces, de diferencia en promedio, en cubrir o tener la capacidad para cumplir sus obligaciones de intereses, es decir que se tiene buen margen antes de intereses e impuestos para cubrir los gastos financieros, o es uno de los factores de solvencia, mientras más alto sea el indicador es mejor, esta acto para pedir un préstamo, para buena vista de los acreedores y favorable para la rentabilidad de los accionistas, en cuanto al ratio de liquidez corriente, presenta una variación positiva, de hasta 2 veces, de diferencia en promedio, es decir, que puede cubrir dos veces su pasivo corriente, o puede también satisfacer sus facturas actuales, o que la empresa presenta un índice de liquidez saludable, con probabilidades de que le otorguen un préstamo u

otro tipo de financiamiento,(nuevo leasing), tenemos también a la rentabilidad financiera o ROE , presentando también una variación de rentabilidad positiva, de 60% de diferencia en promedio, , cuando el ROE es alto , la situación de la empresa es favorable para sus accionistas e inversores, mide el rendimiento de inversiones que lograr cada accionista, pudiendo bajar en el siguiente periodo si es que sus accionistas deciden hacer una ampliación o incremento en su capital, también en cuanto a la rentabilidad Económica, ROA, se analiza que presenta una variación de rentabilidad positiva de 32%, de diferencia como promedio, se considera rentable, ya que está generando beneficios con sus recursos o activos totales.

V. DISCUSIÓN

Se planteó como primer objetivo específico, analizar el arrendamiento financiero de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022; En la dimensión endeudamiento, el análisis del indicador de deuda, mostro que en los periodos sin leasing ,2019 y 2020 estuvo endeudada, en 0.73 y 0.70 respectivamente, debido a sus excesivos costos y gastos, obligaciones con terceros, mientras que contrastando en el año 2021 se mostró ya un sostenible endeudamiento a 0.59 ,al adquirir una nueva unidad vehicular, mediante financiamiento con leasing financiero, motivando al 2022 reducir sus compromisos de deudas a 0.42, año en el cual lograr una mayor estabilidad en los activos y pasivos totales con el comportamiento del nuevo activo, lo que representa una disminución en el porcentaje de activos que la empresa tiene con dinero de terceros. En cuanto al ratio de cobertura de intereses, en el 2019 mostrando una capacidad mínima de 1.41 , llegando igualmente al 2020 a 1.87, sin embargo, en el 2021 hubo un incremento de 6.93 y en 2022 llegó a 18.67, lo que representa que pasó de poder cubrir sus gastos financieros de menos de 2 antes del leasing financiero , a más 6 y 18 veces con el leasing, lo que significa que no tendrá ningún inconveniente en cubrir los intereses de sus deudas. demostrándose que con el leasing financiero se tomó una buena decisión y gestión, ya que presento un comportamiento positivo al 2022.

Según, Ramírez (2022) registró ratios previas al leasing de 8,02% (2016) y luego encontró 3% (2017), 3,81% (2018) al adquirir el leasing, afirmando que se debe a que la gestión de la empresa no es eficiente; Efectivamente , cuando no se tiene una buena gestión ,se reflejan en los indicadores financieros , por lo que es necesario medir a tiempo, como está la empresa, mediante sus EEFF, tratar de mantener el indicador en un nivel óptimo y sostenible, pero llega a ser a veces temporal , ya que al siguiente año se incurre en muchos gastos y se da crédito excesivo, no se invierte bien la liquidez en incrementar su capital , en mejoras, o dejan el activo ocioso, sin hacerlo producir, es decir una gestión ineficiente, no se logra lo esperado, los indicadores bajaran, siendo necesario utilizar los indicadores financieros, para evitar a tiempo, la mala gestión de la

empresas y así se utilizara mejor los recursos, el presente estudio desde el 2021 y 2022, muestra datos de buena gestión.

También, Sánchez (2019) Da a conocer mediante su estudio, que el leasing financiero, incide positivamente en la rentabilidad financiera de Emtrafesa, que con el préstamo con Scania, en S/. 137,065 soles, con el leasing logro una rentabilidad acumulada para los periodos 2014-2018 de s/: 14'819,357 soles, y mediante el préstamo con Scania, una rentabilidad acumulada de los periodos 2014-2018, de S/. 14'648,293, indicando con las ratios que, al aplicar el leasing financiero, demuestra que tiene una gran incidencia positiva, de los cuatros primeros periodos (2014-2018), Pero que con el préstamo solo se da la incidencia en un año. Coincido con este autor, ya que en mi estudio con el leasing muestra que es mejor instrumento financiero, ya que reduce compromisos de deudas, gastos financieros y mejora las utilidades, por lo cual incide positivamente en la rentabilidad.

De acuerdo a la presente investigación, siguiente dimensión del arrendamiento, la liquidez financiera, en su indicador liquidez corriente, en el año 2019 obtuvo una ratio de 0.32, en el 2,020 obtuvo 0.34, pasando a incrementar en el año 2021 a 2 ,veces , de la misma forma en el año 2022, con 3, mejorando su capacidad para hacer frente a obligaciones ya que al adquirirse un nuevo tractocamión, mediante el leasing financiero, generó más liquidez lo que le permite ocupar el efectivo y equivalente de efectivo en cubrir necesidades (facturas u cuotas) de la empresa, al existir un comportamiento positivo con el leasing financiero.

Fustamante (2018), menciona en sus resultados que esta ratio de liquidez, indica que la compañía hará frente sus obligaciones a corto plazo; en todos los periodos el indicador es mayor que uno, reflejando una cierta estabilidad financiera, demostrando que entre el 2017 y 2019 tuvieron una creciente capacidad de hacer frente a sus pasivos de corto plazo donde la razón circulante se encontraba entre 2 y 4 veces. Entre el 2020 y 2022 se observa un exceso en el activo corriente, dado por un excedente de caja y bancos, se recomendaría que dicho incremento se pueda invertir o en reducir el pasivo no corriente. Coincido con el autor ya que si existe un exceso en el activo, se tiene

que de inmediato invertir, en mejoras, rotar más los activos, utilizar los suministros y pagar obligaciones .

Como objetivo específico 2, se planteó lo siguiente, analizar la rentabilidad de una empresa de transporte de carga por carretera en Trujillo 2019-2022; En la dimensión de rentabilidad económica, El ROA, indicador analiza que sin leasing, en 2019 se encontraba en 0.025 y disminuyó en 2020 a 0.031, situación que llevó a la gerencia a optar por medidas financieras alternas como el arrendamiento financiero contratado a inicios del año 2021, llevando a la ROA a 0.28 y en 2022 a 0.41, lo que significa que, en los primeros años de análisis la empresa generaba S/. 2.50 y S/. 3.10, por cada sol invertido en sus activos, pasando a generar S/. 28 y S/. 41 luego de contratar el arrendamiento financiero (2021 y 2022), mostrando un nivel positivo.

La dimensión de Rentabilidad financiera, el indicador ROE en la empresa, indicando que sin el leasing, en 2019 se encontraba en 0.095 y en 2020 a 0.10, al no obtener un mejor crecimiento, lo que llevó a la gerencia a optar por buscar mejores medidas financieras y cambiar su política de gestión, como es el adquirir el arrendamiento financiero contratado a inicios del año 2021, llevando a la ROE a 0.67 y en 2022 a 0.72, lo que significa que cada accionista obtuvo desde el 2021 con el leasing, una notable mejoría en el rendimiento sobre su inversión.

Rosales y Valencia (2022) Dio a conocer que los arrendamientos, inciden positivamente en la rentabilidad financiera de la compañía, ya que sin el, tenía un ROE de 13%, pero después de tomar el uso del leasing, del vehículo de carga, se incrementó la ratio en 41%, que quiere decir que hubo un incremento de 28 puntos porcentuales, siendo una mejora muy importante en el ROE. Considero lo mencionado ya que la rentabilidad financiera tiene variación positiva con leasing financiero.

De acuerdo al objetivo general, enfocado, en analizar el arrendamiento financiero y la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022 , Según su variación ,de sus promedios de sin Leasing y con Leasing, se analizó que con el leasing financiero, hay un comportamiento positivo en la rentabilidad, ya que el indicador ratio deuda, muestra una variación de rentabilidad positiva, con el leasing a menorado sus

deudas en un 21% de diferencia en promedio, lo mismo podemos decir en el índice de cobertura de intereses, que presenta una variación de rentabilidad positiva, de 11 veces su capacidad en el tiempo, para cumplir sus obligaciones de intereses, mostrando un factor de solvencia para vista de los acreedores y favorable para la rentabilidad de los accionistas, en cuanto al ratio de liquidez corriente, se contrasto, que con el leasing financiero hay una variación positiva en promedio de 2 veces pudiendo cubrir sus pasivos, la empresa pudiendo atender sus deuda a corto plazo, siendo capaz de hacer frente a las deudas, así mismo los indicadores de rentabilidad nos muestra que los accionistas están consiguiendo mayores beneficios por cada unidad monetaria invertida, al adquirir el leasing financiero, se muestra un ROE , teniendo una variación de rentabilidad positiva de 60%, y con el ROA , contrastando, se analizó que con el leasing financiero indica una variación positiva de 32%, obteniendo rentabilidad por sus activos.

Por su parte el estudio de Santos y Castro (2020), concluyeron que el leasing financiero, está determinado, por el nivel de endeudamiento o ratio deuda, estructura capital, por cobertura de intereses, también, liquidez corriente; incide de positivamente por un 86.3% sobre el ROE, y en un 85.6% en la ROA; afirmando que la estabilidad de endeudamiento, permite a la compañía generar inversión queriendo decir que en la obtención de ganancias está reflejada la rentabilidad obtenida. Por lo cual se sostiene que hay semejanza con el presente estudio, ya que utilizó parte de sus dimensiones y coincidiendo con este autor en cuanto al endeudamiento, ya que, si se mantiene sostenible, y estable no hay riesgo para generar inversión, se pudo analizar evidenciando que el leasing financiero incide de positivamente en la rentabilidad.

VI. CONCLUSIONES

- 1.** Se estableció que la compañía luego de adquirir el arrendamiento financiero, redujo sus costos y maximizó sus ingresos, tal como evidencia sus indicadores endeudamiento ratio deuda, cobertura de intereses y liquidez financiera, los cuales muestran niveles altos y sostenibles al 2022, en contraste con otras políticas de financiamiento.
- 2.** Se estableció que el reconocimiento del leasing en los estados de resultados incide en la rentabilidad de la compañía, ya que este origina intereses y da la ventaja de utilizar la depreciación del bien arrendado, lo que servirá directamente para el cálculo de la utilidad neta del periodo.
- 3.** Se determinó que con el leasing financiero hay incidencia favorable en la rentabilidad, tanto económica como financiera de la empresa de transporte de carga, puesto que sin leasing tenía un ROA del 2.80% en promedio no obstante, luego de utilizar el leasing incremento a 34.50% en promedio, llegando a tener una variación positiva de rentabilidad de 32%, mejorando el rendimiento de los activos; en el ROE la compañía sin tener leasing estaba con 9.75% en promedio, luego al hacer uso del leasing el ratio incremento a 69.50% en promedio, es decir tuvo un incremento de 60% obteniendo una mejora significativa en el ROE.

VII. RECOMENDACIONES

- 1.** La empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, siga invirtiendo en nuevos vehículos, con el leasing financiero, de manera oportuna, para que no haya recursos o activos ociosos, que afectan negativamente la rentabilidad de la empresa.
- 2.** Tener en la empresa un mejor control, cumplir y exigir oportunamente dentro del periodo económico, los pagos y cobranzas, para que no se mantenga excesos en su liquidez. debido a los niveles altos como el ROE y la liquidez, se puede realizar al siguiente año aumentos de capital.
- 3.** Que se realice frecuentemente, medidas de análisis con todas las ratios financieras, para que la empresa, pueda tomar decisiones oportunas y precisas, y para futuras investigaciones de los estudiantes.

REFERENCIAS

- Alkhazaleh, A. & Al-Dwiry, M. (2018). To what extent does financial leasing has impact on the financial performance of islamic banks: a case study of Jordan. *Academy of Accounting and Financial Studies Journal*, 22(1), 1-14. <https://www.proquest.com/openview/a03c8658719ac06077b81dc158198811/1?pq-origsite=gscholar&cbl=29414>.
- Alan, D. y Cortés, L. (2018), *Procesos y fundamentos de la investigación científica*. Editorial UTMACH.
- Aranday, F. (2017). *Finanzas 2, finanzas corporativas, una propuesta metodológica*. Instituto Mexicano de Contadores Públicos. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=erRJDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT7&dq=FINANZAS+-+Libro&ots=n20cU0Vgp9&sig=Sk9fz3Bv4-Mz_3lqCq5i_z9uDvY#v=onepage&q=FINANZAS%20-%20Libro&f=false.
- Asociación Internacional de Leasing (ILA). (2019). *2019 World Leasing Yearbook*. Informe anual de la ILA 2018-2019. https://www.leaseurope.org/wp-content/uploads/2020/04/2020_04_28-Press-Release-2019-World-Leasing-Yearbook-Final.pdf.
- Asociación Peruana de Leasing (APEL). (2021). *Comportamiento del leasing financiero en Perú*. Informe anual de la APEL - 2020. <https://apel.com.pe/wp-content/uploads/2021/04/Informe-Estadistico-Anual-APEL-2020.pdf>.
- Babaeva, Z., Postnova, M., Yalmaev, R., Kasimova, Z., & Isbagieva, G. (2017). Agricultural lease as a form of financial support for the expanded reproduction of the agro-industrial complex. *Espacios*, 38(62), 7-9. <http://www.revistaespacios.com/a17v38n62/17386207.html>.
- Bajaj, Y., Kashiramka, S. & Singh, S. (2020). Application of capital structure theories: a systematic review. *Journal of Advances in Management Research*, 18(2), 7-15. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/JAMR-01-2020-0017/full/html>

- Belloso, L., Fernández, N. y Álvarez, D. (2021). Rentabilidad en las empresas de construcción y montaje. *IPSA Scientia, Revista científica Multidisciplinaria*, 6(1), 81–99. <https://doi.org/10.25214/27114406.1055>.
- Bolos, M., Bradea, I. & Delcea, C. (2019). A fuzzy logic algorithm for optimizing the investment decisions within companies. *Symmetry*, 11(2), 186-192. <https://doi.org/10.3390/sym11020186>.
- Budi, L., Panjaitan, T. & Widyastuti, M. (2018). Effects of current ratio and debt-to-equity ratio on return on asset and return on equity. *International Journal of Business and Management Invention (IJBMI)*, 7(12), 31-39. <https://core.ac.uk/download/pdf/250101791.pdf>.
- Carrasco, I. (2018). *El leasing y su influencia en la rentabilidad de la empresa Transportes y Turismo Vía Express EIRL Los Olivos-2017*. [Tesis de Pregrado, Universidad Privada del Norte]. Repositorio Institucional de la Universidad Privada del Norte. <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/14230>.
- Chen, C., Collins, D., Kravet, T. & Mergenthaler, R. (2017). Financial statement comparability and the efficiency of acquisition decisions. *Contemporary Accounting Research*, 35(1), 164-202. <https://doi.org/10.1111/1911-3846.12380>.
- Chen, H., Xu, Y. & Yang, J. (2021). Systematic risk, debt maturity, and the term structure of credit spreads. *Journal of Financial Economics*, 139(3), 770-799. <https://doi.org/10.1016/j.jfineco.2020.09.002>.
- Demmou, L., Calligaris, S., Franco, G., Dlugosch, D., McGowan, M. & Sakha, S. (2021). Insolvency and debt overhang following the COVID-19 outbreak: Assessment of risks and policy responses. *OECD Economics Department Working Papers*, 21(2), 1-37. <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/747a8226-en.pdf?expires=1684099329&id=id&accname=guest&checksum=B506452802D8E9ABDA3CC8FD5C1B4D6B>.
- Díaz, I. (2006). *Finanzas corporativas en la práctica*. (2da ed.). Delta, Publicaciones Universitarias. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=WA2mznh_OMQC&oi=fnd&pg=PR15&dq=FINANZAS+-+Libro&ots=cYMH-

iLz2t&sig=fus3UZbLgNcUTUhnR5qwQHDdqIs#v=onepage&q=FINANZAS
%20-%20Libro&f=false.

- Fustamante, E. (2018). "Análisis del leasing o arrendamiento financiero como alternativa financiera para mejorar la administración financiera de la Empresa Ledggi Corporation SAC, Chiclayo". [Tesis de Postgrado, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Universidad Cesar Vallejo. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/21361>.
- González, F. (2002). *Leasing financiero mobiliario*. Editorial Civitas. https://www.researchgate.net/profile/Francisco-Castilla-2/publication/40943482_Leasing_financiero_mobiliario_contenido_del_contrato_y_atribucion_del_riesgo_en_la_practica_contracutal_y_la_jurisprudencia/links/54327e140cf22395f29c1439/Leasing-financiero-mobiliario-contenido-del-contrato-y-atribucion-del-riesgo-en-la-practica-contracutal-y-la-jurisprudencia.pdf.
- Grzegorz, Z. (2020). Financial liquidity management strategies in Polish energy companies. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 10(3), 365-268. <https://doi.org/10.32479/ijeep.9150>.
- Hernández, O. y Lopera, R. (2018). *Metodología de la investigación: Una alternativa Pascualina*. Medellín: Fondo Editorial Pascual Bravo. https://www.proyectodescartes.org/iCartesiLibri/materiales_didacticos/Libro_Metodologia_Investigacion/index.html.
- Hernández, R. y Mendoza, P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México, D.F.: McGrawHill Interamericana Editores. <https://www.yumpu.com/es/document/read/65785426/hernandez-y-mendoza-2018>.
- Huacchillo Pardo, L. A., y Atoche Falcón, N. J. (2020). Leasing financiero como respaldo para la adquisición de vehículos en las empresas de transporte terrestre de carga Paita, Perú. *Universidad y Sociedad*, 12(3), 97-101.
- Huamani, J. (2021) El leasing como alternativa de financiamiento y su relación con la rentabilidad de la empresa de transporte Unión AQP S.A. – Arequipa, año 2020 [Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa]. <http://hdl.handle.net/20.500.12773/13790>

- Husna, A. & Satria, I. (2019). Effects of return on asset, debt to asset ratio, current ratio, firm size, and dividend payout ratio on firm value. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 9(5), 50-54.
<https://doi.org/10.32479/ijefi.8595>.
- Jurevna, I., Vladimirovich, S., Vladimirovich, A., Sergeevna, M. & Munirovna, L. (2018). Efficient funding strategy for investment and construction projects of municipal economy: Study of characteristics. *International Journal of Civil Engineering and Technology (IJCIET)*, 9(9), 1945-1951.
<https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/234184843.pdf>.
- Klychova, G., Zakirova, A., Dyatlova, A., Ostaev, G., Faizrakhmanov, M. & Pimenova, N. (2020). Development of a mechanism for making administrative decisions on the use of leasing. *E3S Web of Conferences*, 164(10010), 1-12. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202016410010>.
- Kumar, S., Sureka, R. & Colombage, S. (2019). Capital structure of SMEs: a systematic literature review and bibliometric analysis. *Management Review Quarterly*, 70(1), 535-565. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11301-019-00175-4>.
- León, E. (2020). Leasing financiero y su influencia en la rentabilidad de la empresa de Transporte Zorro del Norte E.I.R.L. del distrito José Leonardo Ortiz 2016 [Tesis, Universidad Señor de Sipán].
<https://hdl.handle.net/20.500.12802/6746>
- Lobera, A., Pelayo, A. y Rojas, F. (2018). Valoración bursátil y rentabilidad de los bancos: España, eurozona, Estados Unidos. *Cuadernos de Información económica*, 1(264), 83-91.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6435749>.
- Madushanka, K. & Jathurika, M. (2018). The Impact of Liquidity Ratios on Profitability (With special reference to Listed Manufacturing Companies in Sri Lanka). *International Research Journal of Advanced Engineering and Science*, 3(4), 157-161. https://www.researchgate.net/profile/Jathurika-Gowthaman/publication/331035336_The_Impact_of_Liquidity_Ratios_on_Profitability_With_special_reference_to_Listed_Manufacturing_Companies_in_Sri_Lanka/links/5c6259d545851582c3e18187/The-Impact-of-Liquidity-

Ratios-on-Profitability-With-special-reference-to-Listed-Manufacturing-Companies-in-Sri-Lanka.pdf.

- Milanesi, G. (2016). El arrendamiento financiero y valuación de opciones reales. *Contaduría y Administración*, 61(2), 353-373.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422016000200353.
- Miranda, M. I. (2021). El impacto del arrendamiento financiero en Panamá. *Revista Saberes APUDEP*, 4(1), 34-54.
https://revistas.up.ac.pa/index.php/saberes_apudep/article/view/1973.
- Mol, A., Hernández, G. y Koeter, J. (2023). Economic and institutional determinants of lease financing for European SMEs: An analysis across developing and developed countries. *Journal of Small Business Management*, 61(2), 590-611. <https://doi.org/10.1080/00472778.2020.1800352>.
- Molina, B. y Vintimilla, C. (2020). El Leasing Financiero: una herramienta jurídica y económica subutilizada en Ecuador. El Leasing financiero. *USFQ Law Review*, 7(1), 55-79.
<https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/lawreview/article/view/1730/2020>.
- Ochoa, J. (2020). Un modelo para analizar la rentabilidad del activo de una empresa y su aplicación a Mercadona S.A. *Boletín de Estudios Económicos*, 75(230), 299-319.
<https://www.proquest.com/openview/0ea2840fc73e2ec2175b0dfa49da5538/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1536340>.
- Ortega, F. (2020). *Resultado, rentabilidad y caja*. ESIC Editorial.
https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=mcEDEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT4&dq=RATIOS+DE+RENTABILIDAD&ots=DgF7jOdrNq&sig=REKpLmWeF3dLe2_B209tloNKyfl#v=onepage&q=RATIOS%20DE%20RENTABILIDAD&f=false.
- Osorio, D., Cardona, C. y Naranjo, C. (2021). Sanjaya Lall: la competitividad industrial y las capacidades tecnológicas. *Apuntes del CENES*, 40(71), 41-74. <https://doi.org/10.19053/01203053.v40.n71.2021.10659>.
- Ozerova, M. & Sharopatova V. (2020) Leasing as a form of state support development in crop production. IOP Conf. Series: *Earth and Environmental Science*, 548(1).

- <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/548/2/022051/meta>.
- Pérez, W. (2016). El leasing financiero un medio para mejorar los resultados de la industria. *Fides Et Ratio*, 11(3), 139-154.
- Ramírez, H. (2022). *Arrendamiento financiero y la rentabilidad en la empresa de transporte de carga EDEWIT SR LTDA, Comas, 2016–2018*. [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio Digital Institucional de la Universidad Cesar Vallejo.
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/94298>.
- Ramírez, S. y Maldonado, I. (2020). Influencia de la liquidez en la rentabilidad financiera: Caso de la Compañía Goodyear S.A. *Revista de Investigación Valor Contable*, 7(1), 65-78.
https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_vc/article/view/1397.
- Rashid, C. (2018). Efficiency of financial ratios analysis for evaluating companies' liquidity. *International Journal of Social Sciences & Educational Studies*, 4(4), 110-123.
https://www.researchgate.net/profile/Chnar-Rashid/publication/325870971_Efficiency_of_Financial_Ratios_Analysis_for_Evaluating_Companies'_Liquidity/links/5b2a20f30f7e9b1d009bcd54/Efficiency-of-Financial-Ratios-Analysis-for-Evaluating-Companies-Liquidity.pdf.
- Rosales y Valencia (2022) *Arrendamientos y su incidencia en la rentabilidad de las empresas almaceneras de Cercado de Lima, 2021*.
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/103011>.
- Sardo, F., Serrasqueiro, Z., Vieira, E. & Rocha, M. (2022). Is financial distress risk important for manufacturing SMEs to rebalance the short-term debt ratio? *Journal of Risk Finance*, 23(5), 18-26.
<https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/JRF-12-2021-0207/full/html>.
- Sánchez, C. M. (2019). Instrumentos financieros para la adquisición de unidades vehiculares y su incidencia en la rentabilidad financiera de la empresa de transportes Ave Fénix S.A.C. (Tesis de maestría). Repositorio de la Universidad Privada del Norte. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11537/22466>

- Santos, C. & Castro, Z. (2020). Arrendamiento financiero y rentabilidad en la empresa OR Maquinarias S.A.C. *Revista de Investigación Valor Contable*, 7(1), 28 – 36.
https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_vc/article/view/1393.
- Suárez, K. (2020). Uso del leasing financiero y leasing operativo en Pymes de la ciudad de Paipa Boyacá. [Tesis de Maestría, Universidad Antonio Nariño]. Repositorio de la Universidad Antonio Nariño.
<http://repositorio.uan.edu.co/handle/123456789/1846>.
- Wang, W., Feng, L., Li, Y., Xu, F. & Deng, Q. (2020). Role of financial leasing in a capital-constrained service supply chain. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 143(1).
<https://doi.org/10.1016/j.tre.2020.102097>.
- Xu, X. & Li, J. (2020). Asymmetric impacts of the policy and development of green credit on the debt financing cost and maturity of different types of enterprises in China. *Journal of Cleaner Production*, 264(1), 1-10.
<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.121574>

ANEXOS

Anexo 1. Operacionalización de la variable Arrendamiento financiero.

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Definición instrumental
Arrendamiento financiero	Es un acuerdo de financiamiento en el que una empresa, denominada arrendatario, adquiere el derecho a utilizar un bien durante un período de tiempo determinado, a cambio de pagos periódicos, que incluyen tanto los intereses como la amortización del capital prestado. Al finalizar el contrato, el arrendatario tiene la opción de adquirir el bien a un precio residual, devolverlo al arrendador o renovar el contrato (González, 2002).	Se midió la gestión del AF en una empresa de transporte de carga por carretera de Trujillo a través del análisis de sus EEFF, midiendo las dimensiones de endeudamiento, adquisición de activos y liquidez financiera	Endeudamiento	Deuda	$\frac{Pasivo\ total}{Activo\ total}$
				Cobertura de intereses	$\frac{Utilidad\ operativa}{Gastos\ financieros}$
			Liquidez financiera	Liquidez corriente	$\frac{Activo\ corriente}{Pasivo\ corriente}$

Anexo 1. Operacionalización de la variable rentabilidad.

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Definición instrumental
Rentabilidad	La rentabilidad deriva de la proporción entre los ingresos y los gastos que se refleja en el estado de resultados, y su función principal es evaluar la eficacia de la empresa, es decir, es una medida financiera que indica la capacidad de la empresa para generar beneficios en relación con los recursos invertidos (Díaz, 2006).	Se midió la rentabilidad en una empresa de transporte de carga por carretera de Trujillo a través del análisis de sus EEFF, midiendo las dimensiones de rentabilidad financiera (ROE) y rentabilidad económica (ROA)	Rentabilidad financiera (ROE)	Rentabilidad del capital	$\frac{Utilidad\ neta}{Patrimonio\ neto}$
			Rentabilidad económica (ROA)	Rentabilidad del activo	$\frac{Utilidad\ neta}{Activos\ totales}$

Anexo 2. Matriz de consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	VARIABLES E INDICADORES			MÉTODO
<p>Problema general</p> <p>¿Cómo es el Arrendamiento o leasing financiero y la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>¿Cómo afecta el arrendamiento o leasing financiero de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022?</p> <p>¿Cómo es la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Analizar el arrendamiento o leasing financiero y la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Analizar el arrendamiento financiero de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022.</p> <p>Analizar la rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022.</p>	Variable: Arrendamiento financiero			<p>Tipo: Aplicada</p> <p>Enfoque: Cuantitativo</p> <p>Nivel: Descriptiva</p> <p>Diseño: No experimental Longitudinal</p> <p>Población: Estados financieros del periodo 2019 - 2022.</p> <p>Muestra: Estados financieros del periodo 2019 - 2022.</p> <p>Técnica: Análisis de datos</p> <p>Instrumento: Ficha de análisis de datos (Ratios)</p>
		Dimensiones	Indicadores	Escala	
		Endeudamiento	- Deuda	De razón o proporción	
		Liquidez financiera	- Cobertura de intereses - Liquidez corriente		
		Variable: Rentabilidad			
		Rentabilidad financiera (ROE)	Rentabilidad del capital	De razón o proporción	
Rentabilidad económica (ROA)	Rentabilidad del activo				

Anexo 3. Instrumento de recolección de datos

FICHA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Indicador/Periodo	2019	2020	2021	2022
Pasivo total				
Activo total				
Utilidad operativa				
Gastos financieros				
Activo corriente				
Pasivo corriente				
Utilidad Neta				
Activos totales				
Utilidad neta				
Patrimonio neto				

Anexo 1 Base de datos de información recolectada

Indicadores financieros de las variables

	endeudamiento	Cobertura de intereses	Liquidez corriente
	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	$\frac{\text{Utilidad operativa}}{\text{Gastos financieros}}$	$\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$
2019	179,499.96	23,904.00	35,222.53
	244,719.86	16,993.00	109,571.00
	0.733491593	1.406696875	0.321458506
	73.34915932	140.6696875	32.14585064
2020	173,319.39	17,989.00	47,094.10
	246,071.05	9,620.38	137,649.60
	0.704346936	1.869884558	0.342130308
	70.43469356	186.9884558	34.21303077
2021	314,087.12	222,109.00	112,069.95
	533,692.62	32,061.00	48,202.62
	0.588516888	6.927700321	2.324976319
	58.85168882	692.7700321	232.4976319
2022	305,819.00	432,208.92	424,424.28
	727,266.95	23,148.00	127,181.00
	0.420504465	18.67154484	3.337167344
	42.05044654	1867.154484	333.7167344

Rentabilidad financiera (ROE) Rentabilidad del capital		Rentabilidad económica (ROA) Rentabilidad del activo	
$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio neto}}$		$\frac{\text{utilidad neta}}{\text{activo total}}$	
6,219.90		6,219.90	
65,219.90		244,719.86	
0.095368132		0.025416409	
9.536813151		2.541640879	
7,531.76		7,531.76	
72,751.66		246,071.05	
0.10352696		0.030608062	
10.35269602		3.060806218	
146,853.84		146,853.84	
219,605.50		533,692.62	
0.668716591		0.28	
66.87165911		27.52	
301,842.95		301,842.95	
421,447.95		727,266.95	
0.716204574		0.415037351	
71.62045743		41.50373513	

Anexo Estados financieros del año 2019.

EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA POR CARRETERA	
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA (En soles)	
Al 31 de Diciembre del 2019	
<u>ACTIVO</u>	
<u>ACTIVO CORRIENTE</u>	
Efectivo y equivalente de efectivo	15,287.10
Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros (neto)	8,578.20
Cuentas por Cobrar Comerciales - Relacionadas (neto)	0.00
Cuentas por Cobrar al Personal, a Accionistas (Socios), Directores y Gerentes	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Terceros	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Relacionadas	0.00
Servicios y Otros Contratados por Anticipado	0.00
Estimación de Cuentas de Cobranza Dudosas	0.00
Materiales Auxiliares, Suministros y Repuestos	11,357.23
Otras Cuentas por Cobrar	0.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	35,222.53
<u>ACTIVO NO CORRIENTE</u>	
Inventarios	0.00
Inversiones Inmobiliarias	0.00
Inmuebles, Maquinaria y Equipos	416,000.00
Activos Intangibles	0.00
Activo Diferido	10,165.33
Depreciación y Amortización Acumulada	-216,668.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	209,497.33
TOTAL ACTIVO	244,719.86
<u>PASIVO Y PATRIMONIO</u>	
<u>PASIVO</u>	
<u>PASIVO CORRIENTE</u>	
Tributos, Contraprestación y Aportes al Sist de Pens y Salud por Pagar	15,820.00
Remuneraciones y Participaciones por Pagar	32,980.00
Cuentas por Pagar Comerciales - Terceros	56,521.00
Cuentas por Pagar Comerciales - Relacionadas	0.00
Obligaciones Financieras	0.00
Cuentas por Pagar Diversas - Terceros	0.00
Otras Cuentas por Pagar Diversas	4,250.00
TOTAL PASIVO CORRIENTE	109,571.00
<u>PASIVO NO CORRIENTE</u>	
Cuentas por Pagar a los Accionistas, Directores y Gerentes	36,380.00
Obligaciones Financieras	33,548.96
Cuentas por Pagar Diversas - Relacionadas	0.00
Provisiones Varias	0.00
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	69,928.96
TOTAL PASIVO	179,499.96
<u>PATRIMONIO</u>	
Capital	50,000.00
Reservas Legales	10,000.00
Resultados Acumulados	-1,000.00
Utilidad del Ejercicio	6,219.90
TOTAL PATRIMONIO	65,219.90
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	244,719.86

ESTADO DE RESULTADOS (En soles)

Al 31 de Diciembre del 2019

Ingresos Netos	S/569,977.00
Costo de Servicio	465,251.00
UTILIDAD BRUTA	104,726.00
<u>GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE VENTAS</u>	
(-) Gastos Administrativos	69,423.00
(-) Gastos de Ventas	<u>11,399.00</u>
UTILIDAD DE OPERACIÓN	23,904.00
<u>GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS</u>	
(-) Gastos Financieros	16,993.00
(+) Ingresos Financieros	0.00
(+) Otros Ingresos	0.00
(-) Gastos Diversos	0.00
RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS	6,911.00
(-) Impuesto a la Renta	<u>691.10</u>
UTILIDAD NETA	S/6,219.90

Anexo Estados Financieros año 2020

EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA POR CARRETERA	
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA (En soles)	
Al 31 de Diciembre del 2020	
ACTIVO	
ACTIVO CORRIENTE	
Efectivo y equivalente de efectivo	20,894.10
Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros (neto)	19,900.00
Cuentas por Cobrar Comerciales - Relacionadas (neto)	0.00
Cuentas por Cobrar al Personal, a Accionistas (Socios), Directores y Gerentes	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Terceros	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Relacionadas	0.00
Servicios y Otros Contratados por Anticipado	0.00
Estimación de Cuentas de Cobranza Dudosas	0.00
Materiales Auxiliares, Suministros y Repuestos	6,300.00
Otras Cuentas por Cobrar	0.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	47,094.10
ACTIVO NO CORRIENTE	
Inventarios	0.00
Inversiones Inmobiliarias	0.00
Inmuebles, Maquinaria y Equipos	416,000.00
Activos Intangibles	0.00
Activo Diferido	544.95
Depreciación y Amortización Acumulada	-217,568.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	198,976.95
TOTAL ACTIVO	246,071.05
PASIVO Y PATRIMONIO	
PASIVO	
PASIVO CORRIENTE	
Tributos, Contraprestación y Aportes al Sist de Pens y Salud por Pagar	39,244.40
Remuneraciones y Participaciones por Pagar	27,421.00
Cuentas por Pagar Comerciales - Terceros	67,934.20
Cuentas por Pagar Comerciales - Relacionadas	0.00
Obligaciones Financieras	0.00
Cuentas por Pagar Diversas - Terceros	0.00
Otras Cuentas por Pagar Diversas	3,050.00
TOTAL PASIVO CORRIENTE	137,649.60
PASIVO NO CORRIENTE	
Cuentas por Pagar a los Accionistas, Directores y Gerentes	20,150.00
Obligaciones Financieras	15,519.79
Cuentas por Pagar Diversas - Relacionadas	0.00
Provisiones Varias	0.00
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	35,669.79
TOTAL PASIVO	173,319.39
PATRIMONIO	
Capital	50,000.00
Reservas Legales	10,000.00
Resultados Acumulados	5,219.90
Utilidad del Ejercicio	7,531.76
TOTAL PATRIMONIO	72,751.66
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	246,071.05

ESTADO DE RESULTADOS (En soles)**Al 31 de Diciembre del 2020**

Ingresos Netos	699,977.00
Costo de Servicio	559,982.00
UTILIDAD BRUTA	139,995.00
<u>GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE VENTAS</u>	
(-) Gastos Administrativos	107,856.00
(-) Gastos de Ventas	<u>14,150.00</u>
UTILIDAD DE OPERACIÓN	17,989.00
<u>GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS</u>	
(-) Gastos Financieros	9,620.38
(+) Ingresos Financieros	0.00
(+) Otros Ingresos	0.00
(-) Gastos Diversos	<u>0.00</u>
RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS	8,368.62
(-) Impuesto a la Renta	<u>836.86</u>
UTILIDAD NETA	7,531.76

Anexo Estados financieros del año 2021

EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA POR CARRETERA	
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA (En soles)	
Al 31 de Diciembre del 2021	
ACTIVO	
ACTIVO CORRIENTE	
Efectivo y equivalente de efectivo	78,008.15
Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros (neto)	8,750.00
Cuentas por Cobrar Comerciales - Relacionadas (neto)	0.00
Cuentas por Cobrar al Personal, a Accionistas (Socios), Directores y Gerentes	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Terceros	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Relacionadas	0.00
Servicios y Otros Contratados por Anticipado	3,593.00
Estimación de Cuentas de Cobranza Dudosa	0.00
Materiales Auxiliares, Suministros y Repuestos	8,478.00
Otros Activos	13,240.80
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	112,069.95
ACTIVO NO CORRIENTE	
Inventarios	0.00
Activos por derecho de uso	370,000.00
Inmuebles, Maquinaria y Equipos	416,000.00
Activos Intangibles	0.00
Activo Diferido	32,624.00
Depreciación y Amortización Acumulada	-397,001.33
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	421,622.67
TOTAL ACTIVO	533,692.62
PASIVO Y PATRIMONIO	
PASIVO	
PASIVO CORRIENTE	
Tributos, Contraprestación y Aportes al Sist de Pens y Salud por Pagar	3,980.00
Remuneraciones y Participaciones por Pagar	12,000.00
Cuentas por Pagar Comerciales - Terceros	32,222.62
Cuentas por Pagar Comerciales - Relacionadas	0.00
Obligaciones Financieras	0.00
Cuentas por Pagar Diversas - Terceros	0.00
Otras Cuentas por Pagar Diversas	0.00
TOTAL PASIVO CORRIENTE	48,202.62
PASIVO NO CORRIENTE	
Cuentas por Pagar a los Accionistas, Directores y Gerentes	0.00
Obligaciones Financieras	265,884.50
Cuentas por Pagar Diversas - Relacionadas	0.00
Provisiones Varias	0.00
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	265,884.50
TOTAL PASIVO	314,087.12
PATRIMONIO	
Capital	50,000.00
Reservas Legales	10,000.00
Resultados Acumulados	12,751.66
Utilidad del Ejercicio	146,853.84
TOTAL PATRIMONIO	219,605.50
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	533,692.62

ESTADO DE RESULTADOS (En soles)**Al 31 de Diciembre del 2021**

Ingresos Netos	1,599,983.00
Costo de Servicio	799,891.00
UTILIDAD BRUTA	800,092.00
<u>GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE VENTAS</u>	
(-) Gastos Administrativos	535,985.00
(-) Gastos de Ventas	41,998.00
UTILIDAD DE OPERACIÓN	222,109.00
<u>GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS</u>	
(-) Gastos Financieros	32,061.00
(+) Ingresos Financieros	0.00
(+) Otros Ingresos	0.00
(-) Gastos Diversos	0.00
RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS	190,048.00
(-) Impuesto a la Renta	43,194.16
UTILIDAD NETA	146,853.84

Anexo Estados financieros del año 2022

EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA POR CARRETERA	
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA (En soles)	
Al 31 de Diciembre del 2022	
ACTIVO	
ACTIVO CORRIENTE	
Efectivo y equivalente de efectivo	214,197.28
Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros (neto)	120,494.00
Cuentas por Cobrar Comerciales - Relacionadas (neto)	0.00
Cuentas por Cobrar al Personal, a Accionistas (Socios), Directores y Gerentes	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Terceros	0.00
Cuentas por Cobrar Diversas - Relacionadas	0.00
Servicios y Otros Contratados por Anticipo	1,868.00
Estimación de Cuentas de Cobranza Dudosa	0.00
Materiales Auxiliares, Suministros y Repuestos	40,934.00
Otros Activos	46,931.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	424,424.28
ACTIVO NO CORRIENTE	
Inventarios	0.00
Activos por derecho de uso	370,000.00
Inmuebles, Maquinaria y Equipos	416,000.00
Activos Intangibles	0.00
Activo Diferido	9,475.00
Depreciación y Amortización Acumulada	-492,632.33
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	302,842.67
TOTAL ACTIVO	727,266.95
PASIVO Y PATRIMONIO	
PASIVO	
PASIVO CORRIENTE	
Tributos, Contraprestación y Aportes al Sist de Pens y Salud por Pagar	9,750.00
Remuneraciones y Participaciones por Pagar	12,000.00
Cuentas por Pagar Comerciales - Terceros	105,431.00
Cuentas por Pagar Comerciales - Relacionadas	0.00
Obligaciones Financieras	0.00
Cuentas por Pagar Diversas - Terceros	0.00
Otras Cuentas por Pagar Diversas	0.00
TOTAL PASIVO CORRIENTE	127,181.00
PASIVO NO CORRIENTE	
Cuentas por Pagar a los Accionistas, Directores y Gerentes	0.00
Obligaciones Financieras	178,638.00
Cuentas por Pagar Diversas - Relacionadas	0.00
Provisiones Varias	0.00
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	178,638.00
TOTAL PASIVO	305,819.00
PATRIMONIO	
Capital	50,000.00
Reservas Legales	10,000.00
Resultados Acumulados	59,605.00
Utilidad del Ejercicio	301,842.95
TOTAL PATRIMONIO	421,447.95
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	727,266.95

ESTADO DE RESULTADOS (En soles)**Al 31 de Diciembre del 2022**

Ingresos Netos	1,856,836.00
Costo de Servicio	836,249.08
UTILIDAD BRUTA	1,020,586.92
<u>GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE VENTAS</u>	
(-) Gastos Administrativos	543,143.00
(-) Gastos de Ventas	<u>45,235.00</u>
UTILIDAD DE OPERACIÓN	432,208.92
<u>GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS</u>	
(-) Gastos Financieros	23,148.00
(+) Ingresos Financieros	0.00
(+) Otros Ingresos	0.00
(-) Gastos Diversos	0.00
RESULTADOS ANTES DE PARTICIPACIONES E IMPUESTOS	409,060.92
(-) Impuesto a la Renta	<u>107,217.97</u>
UTILIDAD NETA	301,842.95

Anexo .Cronograma de arrendamiento financiero

CRONOGRAMA DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO								
CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO NRO 4920-2021								
VALOR DEL BIEN INCLUIDO IGV							S/436,600.00	
VALOR DEL BIEN NETO							S/370,000.00	
CAPITAL FINANCIADO							S/349,280.00	
CUOTA INICIAL	20%						87,320.00	
PERIODICIDAD DE PAGOS							Menrual	
Marca		Hanqyan						
Modelo		CQ4254HXVG334						
Serie		L2FH25V43HD000551						
Color		Negro						
Año		2019						
Placa		T4E-159-1						
Empresa		Scotiabank						
Sistema de Adquisicion		Leasing						
Item	Fecha	Capital	Seguro	Interes	Cuota Net	Am Cobranz	IGV	Cuota Tot
Inicial	7/01/2021	74,000.00			74,000.00		13,320.00	87,320.00
1	7/02/2021	8,184.78	143.72	3,314.25	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
2	7/03/2021	8,262.44	143.72	3,236.59	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
3	7/04/2021	8,340.84	143.72	3,158.19	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
4	7/05/2021	8,419.99	143.72	3,079.04	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
5	7/06/2021	8,499.88	143.72	2,999.15	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
6	7/07/2021	8,580.54	143.72	2,918.49	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
7	7/08/2021	8,661.95	143.72	2,837.08	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
8	7/09/2021	8,744.15	143.72	2,754.88	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
9	7/10/2021	8,827.12	143.72	2,671.91	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
10	7/11/2021	8,910.88	143.72	2,588.15	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
11	7/12/2021	8,995.43	143.72	2,503.60	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
12	7/01/2022	9,080.79	143.72	2,418.24	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
13	7/02/2022	9,166.95	143.72	2,332.08	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
14	7/03/2022	9,253.93	143.72	2,245.10	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
15	7/04/2022	9,341.74	143.72	2,157.29	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
16	7/05/2022	9,430.38	143.72	2,068.65	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
17	7/06/2022	9,519.87	143.72	1,979.16	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
18	7/07/2022	9,610.20	143.72	1,888.83	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
19	7/08/2022	9,701.39	143.72	1,797.64	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
20	7/09/2022	9,793.44	143.72	1,705.59	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
21	7/10/2022	9,886.37	143.72	1,612.66	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
22	7/11/2022	9,980.18	143.72	1,518.85	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
23	7/12/2022	10,074.88	143.72	1,424.15	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
24	7/01/2023	10,170.48	143.72	1,328.55	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
25	7/02/2023	10,266.98	143.72	1,232.05	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
26	7/03/2023	10,364.41	143.72	1,134.62	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
27	7/04/2023	10,462.75	143.72	1,036.28	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
28	7/05/2023	10,562.03	143.72	937.00	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
29	7/06/2023	10,662.25	143.72	836.78	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
30	7/07/2023	10,763.42	143.72	735.61	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
31	7/08/2023	10,865.56	143.72	633.47	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
32	7/09/2023	10,968.66	143.72	530.37	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
33	7/10/2023	11,072.74	143.72	426.29	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
34	7/11/2023	11,177.80	143.72	321.23	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
35	7/12/2023	11,283.87	143.72	215.16	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
36	7/01/2024	11,390.94	143.72	108.09	11,642.75	2.50	2,096.15	13,741.40
	Total	423,280.01	5,173.92	64,685.07	493,139.00	90.00	88,781.22	582,010.22
Opcion de Compra 1%		4,232.80			4,232.80		761.90	4,994.70
Total General		427,512			497,372			587,005

Arrendamiento financiero y rentabilidad de una empresa de transporte de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	3%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
3	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	2%
4	www.coursehero.com Fuente de Internet	1%
5	Submitted to Universidad San Marcos Trabajo del estudiante	1%
6	repositorio.upn.edu.pe Fuente de Internet	1%
7	Submitted to Universidad Nacional Abierta y a Distancia, UNAD,UNAD Trabajo del estudiante	1%
8	rraae.cedia.edu.ec Fuente de Internet	1%
9	Submitted to Universidad de Burgos UBUCEV Trabajo del estudiante	<1%
10	Submitted to Universidad Francisco de Paula Santander Trabajo del estudiante	<1%
11	Submitted to Universidad Catolica Los Angeles de Chimbote Trabajo del estudiante	<1%
12	es.slideshare.net Fuente de Internet	<1%

13	mafiadoc.com Fuente de Internet	<1 %
14	fianzasperu.blogspot.com Fuente de Internet	<1 %
15	Submitted to Colegio Fontanar Trabajo del estudiante	<1 %
16	issuu.com Fuente de Internet	<1 %
17	www.clubensayos.com Fuente de Internet	<1 %
18	idoc.pub Fuente de Internet	<1 %
19	www.ctl.com.ar Fuente de Internet	<1 %
20	s21.q4cdn.com Fuente de Internet	<1 %
21	www.fcee.urv.es Fuente de Internet	<1 %
22	www.proyectodfidcolombia.org Fuente de Internet	<1 %

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias

Apagado

Excluir bibliografía

Apagado



Identificación de la Transacción:

Número de Formulario: 0710

Número de Orden :

Fecha de presentación: 19:41:38

Datos de la Declaración:

RUC: 20

Nombre o Razón Social:

Período : 202113

Tipo de Declaración: Sustitutoria / Rectificatoria

Detalle de Tributos:

Tributos	Total Deuda	Monio Pago
3081 RENTA - REGULARIZ. - PERS. JUR.	S/0	S/0
<u>Total a Pagar</u>	S/0	S/0

Sr. Contribuyente para su declaración jurada rectificatoria, de acuerdo al artículo 88 del Código Tributario, si disminuye deuda o aumenta saldo a favor quedará pendiente de veredicto

Estado de Resultados

Estado de Resultados Del 01/01 al 31/12 del 2021)		
Ventas netas o ing. por servicios	461	1500083
Desc. rebajas y bonif. concedidas	462	
Ventas netas	463	1500083
Costo de ventas	464	(799591)
Resultado bruto Utilidad	466	800492
Resultado bruto Pérdida	467	(0)
Gastos de ventas	468	(41998)
Gastos de administración	469	(535988)
Resultado de operación utilidad	470	222109
Resultado de operación pérdida	471	(0)
Gastos financieros	472	(32081)
Ingresos financieros gravados	473	
Otros ingresos gravados	475	
Otros ingresos no gravados	476	
Enajen. de val. y bienes del Act. F.	477	
Costo enajen. de val. y bienes <u>A.E</u>	478	
Gastos diversos	480	
REI del ejercicio positivo	481	
REI del ejercicio negativo	483	
Resultado antes de part. - Utilidad	484	1900048
Resultado antes de part. - Pérdida	485	(0)
Distribución legal de la renta	486	
Resultado antes del imp - Utilidad	487	1900048
Resultados antes del imp - Pérdida	489	(0)
Impuesto a la renta	490	(43194)
Resultado del ejercicio - Utilidad	492	146854
Resultado del ejercicio - Pérdida	493	(0)



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, HUAMAN ALMONACID GENRRY SMITH, docente de la FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES de la escuela profesional de CONTABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: "Arrendamiento financiero y rentabilidad de una empresa de transportes de carga por carretera en Trujillo, 2019-2022

", cuyo autor es PERALTA PALACIOS GUILDA LILIA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 13.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TRUJILLO, 11 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
HUAMAN ALMONACID GENRRY SMITH DNI: 22995765 ORCID: 0000-0001-7610-4744	Firmado electrónicamente por: GHUAMAN22 el 14- 07-2023 15:39:13

Código documento Trilce: TRI - 0585769