

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



**“EL LEASING FINANCIERO Y LA RENTABILIDAD DE LAS
EMPRESAS DE TRANSPORTES”**

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO

NORA QUILICHE RODRIGUEZ

ANDREA LORENA MAZA SANCHEZ

ALEXANDRA XIMENA DONAYRE CANTARO

Callao, 2022

PERÚ

Mg Cpc Luis Eduardo Romero Dueñez

**“EL LEASING FINANCIERO Y LA RENTABILIDAD DE LAS
EMPRESAS DE TRANSPORTES”**

NORA QUILICHE RODRIGUEZ

ANDREA LORENA MAZA SANCHEZ

ALEXANDRA XIMENA DONAYRE CANTARO

HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACIÓN

MIEMBROS DEL JURADO:

DRA. ROSA VICTORIA MESIAS RATTO	PRESIDENTE
MG. LILIANA RUTH HUAMÁN RONDÓN	SECRETARIO
MG. RONAL PEZO MELÉNDEZ	VOCAL
MG. WILMER ARTURO VILELA JIMENEZ	MIEMBRO SUPLENTE

ASESOR: MG CPC LUIS EDUARDO ROMERO DUEÑEZ

N° DE LIBRO: 01

N° DE FOLIO: 65

ACTA DE SUSTENTACIÓN: N° 005-2022-02

FECHA DE APROBACIÓN DE TESIS: 03/05/2022

RESOLUCIÓN DE SUSTENTACIÓN: N°281-2022-CFCC (TR-DS)

FECHA DE RESOLUCIÓN: 13/06/2022



ACTA N° 005-2022-02 DE SUSTENTACIÓN DE TESIS CON CICLO DE TESIS PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO

A los 03 días del mes de mayo del año 2022, siendo las 12.42 horas, se reunieron en la sala meet: <https://meet.google.com/zdk-mupz-ytr> el **JURADO DE SUSTENTACIÓN DE TESIS** para la obtención del **TÍTULO** profesional de Contador Público de la Facultad de Ciencias Contables, conformado por los siguientes docentes ordinarios de la **Universidad Nacional del Callao**:

DRA. ROSA VICTORIA MESIAS RATTO	: PRESIDENTE
MG. LILIANA RUTH HUAMÁN RONDÓN	: SECRETARIA
MG. RONAL PEZO MELENDEZ	: MIEMBRO VOCAL
MG. WILMER ARTURO VILELA JIMENEZ	: MIEMBRO SUPLENTE

Se dio inicio al Acto de Sustentación de la Tesis de los Bachilleres **QUILICHE RODRIGUEZ NORA, MAZA SANCHEZ ANDREA LORENA** y **DONAYRE CANTARO ALEXANDRA XIMENA**, quienes habiendo cumplido con los requisitos para optar el Título Profesional de Contador Público, sustentan la Tesis Titulada: **“EL LEASING FINANCIERO Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES”**, cumpliendo con la sustentación en acto público, demanera no presencial a través de la Plataforma Virtual, en cumplimiento de la declaración de emergencia adoptada por el Poder Ejecutivo para afrontar la pandemia del Covid-19, a través del D.S. N° 044-2020-PCM y lo dispuesto en el DU N° 026-2020 y en concordancia con la Resolución del Consejo Directivo N°039-2020-SUNEDU-CD y la Resolución Viceministerial N° 085-2020- MINEDU, que aprueba las "Orientaciones para la continuidad del servicio educativo superior universitario";

Con el quórum reglamentario de Ley, se dio inicio a la sustentación de conformidad con lo establecido por el Reglamento de Grados y Títulos vigente. Luego de la exposición, y la absolución de las preguntas formuladas por el Jurado y efectuadas las deliberaciones pertinentes, acordó:

Dar por **APROBADO** con la escala de Calificación Cualitativa **BUENO** y Calificación Cuantitativa **14**, la presente Tesis, conforme a lo dispuesto en el Art. 27 del Reglamento de Grados y Títulos de la UNAC, aprobado por Resolución de Consejo Universitario N° 099-2021-CU del 30 de junio del 2021.

Se dio por cerrada la Sesión a las 14.34 horas del día 03 del mes de mayo del 2022.

.....
DRA. ROSA VICTORIA MESIAS RATTO
PRESIDENTE

.....
MG. LILIANA RUTH HUAMÁN RONDÓN
SECRETARIA

.....
MG. RONAL PEZO MELENDEZ
MIEMBRO VOCAL

.....
MG. WILMER ARTURO VILELA JIMENEZ
MIEMBRO SUPLENTE



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES

CICLO TALLER DE TESIS 2022-02

Av. Juan Pablo II s/n Ciudad Universitaria Bellavista –

Callao Teléfono: 429-3131/429-6101



DICTAMEN COLEGIADO N°005-2022-02 LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES

TESIS TITULADA:

“EL LEASING FINANCIERO Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES”

AUTORES:

QUILICHE RODRIGUEZ, NORA
MAZA SANCHEZ, ANDREA LORENA
DONAYRE CANTARO, ALEXANDRA XIMENA

Visto, el documento presentado por los autores de la Tesis, y realizada la evaluación del Levantamiento de las Observaciones, los miembros del Jurado Evaluador del Ciclo Taller de Tesis Virtual 2022-02, designados con Resolución N°281-2022-CFCC (TR-DS), **DICTAMINAN POR UNANIMIDAD LA CONFORMIDAD DEL LEVANTAMIENTO DE LAS OBSERVACIONES**, por lo que los Bachilleres quedan **EXPEDITOS** para realizar el empastado de la Tesis y continuar con los trámites para su Titulación.

Bellavista, 13 de junio del 2022.

.....
DRA. ROSA VICTORIA MESIAS RATTO
PRESIDENTE

.....
MG. LILIANA RUTH HUAMÁN RONDÓN
SECRETARIA

.....
MG. RONAL PEZO MELENDEZ
MIEMBRO VOCAL

.....
MG. WILMER ARTURO VILELA JIMENEZ
MIEMBRO SUPLENTE

DEDICATORIA

A Dios, a mis padres que con tanto esfuerzo se han sacrificado trabajando para darme la mejor educación, a personas que me ayudaron moralmente para seguir creciendo profesionalmente, a mis docentes por su dedicación y enseñanza, a ellos eternamente agradecidos.

Nora Quiliche Rodriguez

A Dios por haber sido mi guía y por darme la fortaleza para no desistir de mi objetivo. A mis padres les entrego este logro, porque me han dado tanto en esta vida.

Andrea Lorena Maza Sanchez

A Dios por brindarme la fortaleza en cada instante, a mis padres, mis abuelos y mis hijas, quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por ser la inspiración para poder llegar hasta donde estoy, por su apoyo incondicional, y por estar siempre a mi lado.

Alexandra Ximena Donayre Cantaro

AGRADECIMIENTO

Agradecemos primero a Dios a nuestros padres, profesores y a nuestro asesor Mg Cpc Luis Eduardo Romero Dueñez que estuvieron día a día apoyándonos para el logro de esta meta profesional.

ÍNDICE

ÍNDICE	1
TABLAS DE CONTENIDO	4
TABLA DE FIGURAS	7
RESUMEN	9
ABSTRACT	10
INTRODUCCIÓN	11
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
1.1. Descripción de la realidad problemática	13
1.2. Formulación del problema	15
1.3. Objetivos	15
1.4. Limitantes de la investigación	16
II. MARCO TEÓRICO	17
2.1. Antecedentes: Internacional y nacional	17
2.2. Bases teóricas	29
2.2.1. Teoría del leasing	29
2.2.2. Teorías de Rentabilidad	31
2.2.3. Marco legal	32
2.3. Conceptual	33
2.3.1. Leasing Financiero	33
2.4. Definición de términos básicos	42
2.4.1. Rentabilidad	46
III. HIPÓTESIS Y VARIABLES	53
3.1. Hipótesis	53
3.1.1. Hipótesis general	53
3.1.2. Hipótesis específicas	53
3.2. Definición conceptual de variables	53
3.2.1. Operacionalización de variable	55
IV. DISEÑO METODOLÓGICO	56
4.1. Tipo y diseño de investigación	56
4.1.1. Tipo de investigación	56
4.1.2. Diseño de investigación	56
4.2. Método de investigación	56
4.3. Población y muestra	57
4.3.1. Población	57
4.3.2. Muestra	57

4.4.	Lugar de estudio y periodo desarrollado	57
4.5.	Técnicas e instrumento para la recolección de la información	58
4.5.1.	Técnicas	58
4.5.2.	Instrumentos	58
4.6.	Análisis y procesamiento de datos	58
4.6.1.	Análisis	58
4.6.2.	Procesamiento de datos	59
V.	RESULTADOS	60
5.1.	Resultados descriptivos	60
5.1.1.	Resultado descriptivo-histórico	60
5.1.2.	Resultado descriptivo-proyectados	77
5.1.3.	Resultado descriptivo - comparativo	93
5.2.	Resultados inferenciales	99
5.3.	Otros resultados	99
5.3.1.	Análisis estadísticos	99
5.3.2.	Análisis vertical y horizontal de los estados financieros	109
	Tabla 40	110
5.3.3.	Análisis de la programación de metas	116
VI.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS	124
6.1.	Contrastación y demostración de la hipótesis con los resultados	124
6.2.	Contrastación de los resultados con otros estudios similares.	126
6.3.	Responsabilidad ética	128
	CONCLUSIONES	130
	RECOMENDACIONES	132
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	133
	Anexo 1: Matriz de consistencia	141
	Anexo 2: Instrumentos validados	142
	Anexo 3: Estados Financieros de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.	143
	Anexo 4: Estados Financieros Proyectados	153
	Anexo 5: Análisis vertical del estado de situación financiera de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.	163
	Anexo 6: Análisis horizontal del estado de situación financiera de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.	165
	Anexo 7: Análisis vertical del estado de resultados de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.	167
	Anexo 8: Análisis horizontal del estado de resultados de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.	168
	Anexo 9: Contratos de leasing financiero - Servifreight S.A.C.	169
	Anexo 10: Carta de autorización de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.	173

TABLAS DE CONTENIDO

Tabla 1 Leasing financiero y rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	61
Tabla 2 Ratios de apalancamiento financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	62
Tabla 3 Ratios de endeudamiento patrimonial de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	64
Tabla 4 Ratios de endeudamiento del activo de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	65
Tabla 5 Indicador de rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	67
Tabla 6 Leasing financiero y rentabilidad sobre patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	68
Tabla 7 Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	70
Tabla 8 Leasing financiero y rentabilidad neta sobre las ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	71
Tabla 9 Indicador de rentabilidad neta sobre ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	73
Tabla 10 Dimensiones del leasing financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	74
Tabla 11 Dimensiones de la rentabilidad de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	76
Tabla 12 Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) proyectados sin Leasing Financiero.	77
Tabla 13 Ratio de Apalancamiento Financiero proyectado sin Leasing Financiero	79
Tabla 14 Ratio de Endeudamiento Patrimonial proyectado sin Leasing Financiero	80
Tabla 15 Ratio de Endeudamiento del Activo proyectado sin Leasing Financiero	82
Tabla 16 Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) Proyectados sin Leasing Financiero	83
Tabla 17 Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad sobre patrimonio (ROE) proyectados sin Leasing Financiero	85
Tabla 18 Indicador de Rendimiento sobre Patrimonio (ROE) Proyectados sin Leasing Financiero.	86
Tabla 19 Indicadores Financieros y el Indicador de rentabilidad neta sobre ventas proyectados sin leasing Financiero.	88
Tabla 20 Indicador de Rentabilidad Neta sobre las Ventas Proyectados sin Leasing Financiero.	89
Tabla 21 Indicadores Financieros proyectados sin Leasing Financiero	91
Tabla 22 Dimensiones de la Rentabilidad proyectados sin Leasing Financiero	92

Tabla 23 Variación del indicador de rentabilidad de los activos con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	93
Tabla 24 Variación del indicador de rentabilidad sobre los patrimonios con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	95
Tabla 25 Variación del indicador de rentabilidad neta sobre las ventas con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	96
Tabla 26 Variación de los indicadores de rentabilidad con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	98
Tabla 27 Prueba de normalidad del leasing financiero y la rentabilidad de los activos (ROA)	99
Tabla 28 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de los activos (ROA)	100
Tabla 29 Correlación de las subvariables: Leasing financiero y Rentabilidad de los activos (ROA)	101
Tabla 30 Prueba de normalidad del leasing financiero y el beneficio neto sobre recursos propios	102
Tabla 31 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad sobre patrimonio (ROE)	103
Tabla 32 Correlación de las subvariables: Leasing financiero y Rentabilidad sobre el patrimonio	104
Tabla 33 Prueba de normalidad del leasing financiero y el beneficio neto sobre ventas	104
Tabla 34 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad neta sobre las ventas	105
Tabla 35 Correlación de las subvariables: Leasing financiero y Rentabilidad neta sobre las ventas	106
Tabla 36 Prueba de normalidad del leasing financiero y la rentabilidad	107
Tabla 37 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de las empresas de transportes	108
Tabla 38 Correlación de las variables: Leasing financiero y Rentabilidad de la empresa	109
Tabla 39 Análisis vertical del Estado de Situación Financiera del año 2015 - 2019	110
Tabla 40 Análisis horizontal del Estado de Situación financiera del año 2015 – 2019	110
Tabla 41 Análisis vertical del Estado de Resultados del año 2015 – 2019	111
Tabla 42 Análisis horizontal del Estado de Resultados del año 2015 – 2019	112
Tabla 43 Utilidad / Pérdida de la estimación generada por activos en leasing según programación de metas	117
Tabla 44 Estimación de estado de resultados según programación de meta	118
Tabla 45 Utilidad / Pérdida real generada por los activos en leasing	119
Tabla 46 Estado de resultados real según programación de metas	120
Tabla 47 Variación de la Utilidad 2015-2019 generada por los activos en leasing entre lo estimado y lo real según programación de metas	121

Tabla 48 Variación de la utilidad 2015-2019 del Estado de Resultado entre lo estimado y lo real según programación de metas.

122

TABLA DE FIGURAS

Figura 1 Flujo de leasing financiero	42
Figura 2 Leasing financiero y rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	61
Figura 3 Ratio de apalancamiento financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	63
Figura 4 Ratios de endeudamiento patrimonial de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	64
Figura 5 Ratios de endeudamiento del activo de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	66
Figura 6 Indicador de rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	67
Figura 7 Leasing financiero y rentabilidad sobre patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	69
Figura 8 Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	70
Figura 9 Leasing financiero y rentabilidad neta sobre ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	72
Figura 10 Indicador de rentabilidad neta sobre ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	73
Figura 11 Dimensiones del leasing financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	75
Figura 12 Dimensiones de la rentabilidad de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	76
Figura 13 Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) proyectados sin Leasing Financiero.	78
Figura 14 Ratio de Apalancamiento Financiero proyectado sin Leasing Financiero	79
Figura 15 Ratio de Endeudamiento Patrimonial proyectado sin Leasing Financiero	81
Figura 16 Ratio de Endeudamiento del Activo proyectado sin Leasing Financiero	82
Figura 17 Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) Proyectados sin Leasing Financiero	84
Figura 18 Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad sobre patrimonio (ROE) proyectados sin leasing Financiero.	85
Figura 19 Indicador de Rendimiento sobre Patrimonio (ROE) proyectado sin Leasing Financiero	87
Figura 20 Indicadores Financieros y el Indicador de rentabilidad neta sobre ventas proyectados sin leasing Financiero	88

Figura 21 Indicador de Rentabilidad Neta sobre las Ventas Proyectados sin Leasing Financiero.	90
Figura 22 Indicadores Financieros proyectados sin Leasing Financiero	91
Figura 23 Indicadores de Rentabilidad proyectados sin Leasing Financiero	92
Figura 24 Indicador de Rentabilidad de los activos con Leasing Financiero y sin Leasing Financiero.	94
Figura 25 Indicador de Rentabilidad sobre el patrimonio con Leasing Financiero y sin Leasing Financiero.	95
Figura 26 Indicador de Rentabilidad neta sobre las ventas con Leasing Financiero y sin Leasing Financiero.	97
Figura 27 Variación de los indicadores de rentabilidad con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019	98
Figura 28 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de los activos (ROA)	101
Figura 29 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad sobre patrimonio (ROE)	103
Figura 30 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad neta sobre las ventas	106
Figura 31 Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de las empresas de transportes	108
Figura 32 Variación de la utilidad generada por el leasing 2015-2019	121
Figura 33 Variación de utilidad 2015-2019	122

RESUMEN

La presente investigación, tuvo como objetivo principal determinar que el leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de la empresa de transportes Servifreight S.A.C. Este trabajo de investigación fue descriptivo, con diseño no experimental y de corte longitudinal.

Para el desarrollo de esta investigación, se utilizó como técnica el análisis documental de la información financiera de la empresa, la cual se presentó mediante los ratios financieros, con la finalidad de evaluar y analizar la variable leasing financiero y rentabilidad de la empresa en un determinado periodo de tiempo y realizar la validación de las hipótesis establecidas.

De los resultados obtenidos, se demostró que el leasing financiero disminuye la rentabilidad de la empresa de transportes Servifreight S.A.C. Esto se ve reflejado en que, al realizar un contrato de leasing, las obligaciones financieras elevadas generan pérdidas que afectan la rentabilidad de la empresa.

Palabras clave: leasing financiero, rentabilidad, financiamiento, obligaciones financieras.

ABSTRACT

The main objective of the present research was to determine that financial leasing causes a decrease in the profitability of the transportation company Servifreight S.A.C. This research work was descriptive, with a non-experimental and longitudinal design.

For the development of this research, the documentary analysis of the company's financial information was used as a technique, which was presented through financial ratios, in order to evaluate and analyze the variable financial leasing and profitability of the company in a certain period of time and to validate the established hypotheses.

From the results obtained, it was demonstrated that financial leasing decreases the profitability of the transportation company Servifreight S.A.C. This is reflected in the fact that, when performing a leasing contract, the high financial obligations generate losses that affect the company's profitability.

Key words: financial leasing, profitability, financing, financial obligations.

INTRODUCCIÓN

La empresa Servifreight S.A.C. pertenece al sector transporte, la cual realiza las actividades de movilización de carga por carretera. Esta empresa inició sus actividades económicas en el año 1998. A partir de entonces, se encuentra brindando servicios de calidad, compitiendo por ser una empresa reconocida en el mercado, debido a lo cual se requiere adquirir y/o renovar sus vehículos con el objetivo de ser una empresa líder en el sector. Sin embargo, la empresa no posee los recursos necesarios para llevar a cabo una compra inmediata de los nuevos vehículos, por lo cual se evidencia la necesidad de realizar un financiamiento.

De acuerdo al análisis realizado por la empresa se determina que el leasing financiero es la mejor opción para financiar la compra de las unidades requeridas. Por lo cual, se evidencia que la empresa se encuentra utilizando el leasing financiero con distintas entidades financieras para adquirir las unidades necesarias y desarrollar sus actividades de forma eficiente.

Debido a lo mencionado anteriormente, la presente investigación busca determinar si el leasing financiero disminuye la rentabilidad en la empresa de transportes Servifreight S.A.C en el periodo 2015 – 2019, ya que permitirá establecer medidas que impulsen el desarrollo de la empresa y ayude a incrementar su competitividad en el sector transporte, que es un ámbito con mucha competencia y requiere que las empresas cuenten con unidades de transportes sofisticadas para brindar servicios de calidad que se ajuste a las necesidades y requerimientos de los usuarios.

Metodológicamente, el tipo de investigación de acuerdo a su naturaleza es de tipo aplicada, según su nivel es descriptivo, con diseño no experimental, descriptivo, longitudinal y el método utilizado es hipotético-deductivo, ya que se buscó probar las hipótesis planteadas.

La investigación se encuentra estructurada de la siguiente manera: planteamiento del problema, abarcando la problemática, así como la formulación de la pregunta general y los específicos, además se establecen los objetivos, justificaciones de la investigación desde

distintos enfoques, limitantes y delimitantes. Asimismo, se lleva a cabo una revisión bibliográfica de trabajos internacionales y nacionales que se relacionan al nuestro exponiendo sus resultados, así como la teoría que será usada como base. Consecutivamente, se indican las hipótesis, los conceptos de las variables y la operacionalización de la misma. Sumado a ello, se da a conocer el tipo y diseño del estudio, así como la población, técnicas e instrumentos a utilizar. También se presentan los resultados descriptivos y otros tipos de resultados, validándose, con otros estudios similares. Además, se agregó las conclusiones donde se sintetizó los resultados del trabajo de investigación en función a los objetivos planteados y la contrastación de hipótesis. Por último, se presentaron las recomendaciones, referencias y anexos que se utilizaron para desarrollar el trabajo.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

A nivel local, es primordial que las empresas, independientemente de su tamaño, tomen decisiones de financiamiento para sus activos fijos a largo plazo, con el fin de poder reinventarse en los mercados en que participan y lograr ser negocios rentables en el tiempo. Bajo ese marco, una de las opciones de financiamiento, muy atractiva pero poco difundida, es la del leasing financiero.

Este producto financiero en cuestión se puede definir como un contrato, atípico, de alquiler, con derecho de compra, de un bien (mueble o inmueble) durante un determinado plazo. De forma que, al término del contrato, se decide si comprar o no el activo arrendado a un precio simbólico. Por otro lado, entre los beneficios que proporciona dicha operación de financiamiento es poder contar con equipos modernos o de tecnología reciente.

En ese sentido, la opción de leasing financiero para el sector transporte es muy beneficiosa dado que les permite a los negocios acceder fácilmente a la ampliación o renovación de su flota de unidades vehiculares. Lo que es clave para realizar sus operaciones sin inconveniente alguno y, consecutivamente, brindar un servicio de calidad.

En relación con eso, la empresa Servifreight S.A.C., localizada en la Provincia Constitucional del Callao, es una organización perteneciente al sector transporte que se encuentra especializada en brindar un servicio de calidad en cuanto al transporte de carga por carretera. Cabe señalar que, el negocio se encuentra realizando sus operaciones en el mercado por más de 24 años; cuenta con una amplia experiencia recorriendo diariamente las rutas del Perú a través de sus vehículos de transporte de mercancías.

Dentro del desarrollo de las actividades se observa que la información financiera de la empresa presenta problemas en la rentabilidad debido al exceso de gastos financieros, la baja en la demanda del servicio de transporte que ocasionó que los vehículos adquiridos por leasing no estén siendo utilizados en toda su totalidad y por la falta de gestión financiera.

Aun así, los ingresos generados por los vehículos de carga adquiridos mediante el leasing financiero solventaban el pago de dichas obligaciones financieras; sin embargo, se presenta algunas limitaciones a raíz de lo anteriormente mencionado para cubrir los gastos operativos (planilla, mantenimiento vehicular, suministros, seguros etc.) ocasionando que la rentabilidad se vea afectada y como consecuencias la obtención de pérdidas en el giro del negocio de la empresa.

Así mismo desde el año 2015 no se hizo una adecuada toma de decisiones al obtener un contrato de leasing ya que al tomar esta herramienta solo se tomó la primera opción del mercado y no se realizó cotización con otros bancos implicando así altas tasas de intereses y mayor duración del contrato, para esto se tuvo que realizar una adecuada gestión financiera, para optar por la alternativa de financiamiento.

No obstante, entorno a dicha decisión de financiamiento, se generó dificultades en los siguientes aspectos al 2019: (a) apalancamiento financiero, manteniendo un excesivo endeudamiento para las inversiones; (b) endeudamiento patrimonial, teniendo un porcentaje de deuda mayor al 50% ; (c) razón del endeudamiento del activo, al caracterizarse por un alto nivel de financiamiento por terceros para las inversiones de la empresa, estos aspectos se ven afectados en las utilidades del ejercicio del negocio. Lo que podría explicar que la rentabilidad no viene teniendo un desempeño sostenible.

Por ende, la ejecución del debido análisis en mención permitirá que la empresa de carga por carretera presente propuestas de mejora que resuelvan, a corto y largo plazo, las dificultades observadas entorno al leasing financiero, que fueron explicadas con anterioridad. Ello, en beneficio del continuo desarrollo del negocio y de un impulso a su rentabilidad que lo haga más competitivo, con respecto a sus rivales, en el sector transporte.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿La adquisición de leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte?
- ¿El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte?
- ¿El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Evaluar si el leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Determinar si el leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte.
- Identificar si el leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte.
- Indicar si el leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte.

1.4. Limitantes de la investigación

1.4.1. Teórica

En relación al aspecto teórico, no se ha presentado limitante alguno, ya que la revisión de la literatura teórica llevada a cabo determinó que es relativamente abundante con respecto las variables de estudio, en este caso el leasing financiero y la rentabilidad. De forma que, los conceptos de interés han sido abordados satisfactoriamente en el desarrollo del trabajo.

1.4.2. Temporal

En relación con el horizonte de tiempo, la investigación tomó en cuenta el periodo 2015 - 2019 para el análisis de los estados financieros proporcionados por la empresa de transportes Servifreight S.A.C. Ello, en virtud de que se consideró un lapso temporal razonablemente suficiente para alcanzar los objetivos trazados del presente estudio.

1.4.3. Espacial

Por lo que concierne al límite espacial, este alude al espacio geográfico de la Provincia Constitucional del Callao, Perú. Lo cual se explica dado que la empresa de transportes Servifreight S.A.C. viene desarrollando sus actividades económicas, a la fecha de hoy, desde tal localización.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes: Internacional y nacional

Para realizar la siguiente investigación se ha consultado trabajos relacionados al tema de objeto de estudio, lo que se detalla a continuación:

2.1.1. Internacional

Macias y Macias (2019) en su trabajo de investigación titulada *Aplicación de arrendamiento financiero y su repercusión económica en la empresa ABC* presentó como objetivos:

Objetivo General “Determinar procesos que mejoren la operatividad de la empresa por medio de una correcta aplicación del arrendamiento financiero en la empresa ABC y su afectación económica” (p.9) y como objetivos específicos definir las condiciones para la aplicación del arrendamiento financiero, mismo que beneficiará en mejorar la liquidez de la empresa; determinar las ventajas tributarias relacionadas con deducibilidad del impuesto a la renta en la aplicación del arrendamiento financiero y determinar los beneficios y dificultades que existe en la aplicación del financiamiento por medio del instrumento financiero de arrendamiento financiero para la empresa. (p. 9)

La metodología utilizada fue:

Un enfoque cuantitativo para realizar la comprobación de las hipótesis descritas en el trabajo de investigación, misma que será medible numéricamente, es decir, considerando datos estadísticos que formarán parte del proceso de análisis de los hechos y comportamiento de la población. (p. 36)

Los autores obtuvieron como resultado que:

El indicador de la liquidez corriente muestra una disminución en su valor del año 2018 al año 2019. Esto indica que el denominador, el pasivo corriente, ha tenido un aumento lo cual se debe a la clasificación del pasivo por arrendamiento y a otros factores que

se reflejan en el balance. El gasto financiero producto de la tasa implícita del arrendamiento, evidencia que en sus inicios el gasto es mayor dado que es calculado sobre el saldo insoluto de la tabla de amortización.

De manera global concluyen que:

El arrendamiento financiero permite a una empresa adquirir activos subyacentes para su uso y presenta la posibilidad de compra al fin del contrato. Asimismo, este utiliza el sistema del costo amortizado y reconocimiento de activos por el derecho de uso en los estados financieros de arrendatario.

El cambio en la contabilidad de arrendamientos producto de la adopción de la NIIF 16 implica cambios en los rubros que componen los estados financieros, los cuales son evidenciados con la ayuda de los ratios que se calculan utilizando la información financiera. (p. 66)

De manera general recomiendan que:

Se debe realizar estudios de financiamiento y los múltiples beneficios que puede ofrecer, así como las desventajas para establecer mejores decisiones a la hora de elegir una forma de obtener activos reduciendo el riesgo de afectar la liquidez, así como tomar en consideración las normas contables en relación de las tributarias para establecer la forma más acertada y evitar inconvenientes futuros. (p. 67)

En la opinión del equipo de trabajo se considera que este proyecto permite conocer a profundidad sobre el arrendamiento financiero como instrumento que facilita la adquisición de los activos subyacentes y su afectación económica en la empresa, el cual permite el reconocimiento de dicho activo en los estados financieros de la empresa.

Sarria (2019) desarrolla una investigación titulada *El leasing financiero como estrategia competitiva para las pymes de la ciudad de Popayán* estableciendo como objetivos:

Objetivo General “Determinar cómo el leasing financiero es una estrategia que contribuye a la competitividad de las Pymes de la ciudad de Popayán” (p. 23) y como objetivos específicos identificar los factores que influyen en la competitividad de las Pymes de la ciudad de Popayán; establecer la influencia del leasing financiero en la

mejora de la competitividad de las Pymes de la ciudad de Popayán y plantear una estrategia de competitividad para las Pymes de la ciudad de Popayán basada en el leasing financiero. (p. 23)

La metodología utilizada fue:

El enfoque de la investigación es mixto, es decir, cuantitativo y cualitativo. Cuantitativo, porque se analizó información de la gestión administrativa y financiera de las Pymes, a través de la cual identificar los elementos de competitividad de estas empresas y la utilización del leasing financiero. Es cualitativa, porque por medio del estudio se evaluó la importancia de esta herramienta en la competitividad, igualmente, porque se utilizaron diferentes instrumentos para la obtención de información. En cuanto al tipo de la investigación, es de tipo descriptivo transversal. (p. 24)

Los resultados obtenidos demuestran que:

Respecto a los productos financieros que más utilizan las Pymes, se determinó que participa en un 28,6%, siendo el segundo de mayor relevancia, después de los créditos ordinarios. Asimismo, el tipo de leasing más utilizado es el financiero con el 26,8%, es decir, es un instrumento utilizado por las Pymes para la adquisición de bienes de capital. (p. 66)

El autor concluye que:

Las Pymes, en su gran mayoría utilizan los créditos (57,1%) como instrumento de apalancamiento financiero, en tanto que, el leasing financiero presenta una participación del 28,6%. A pesar de no ser el producto de mayor utilización, el leasing financiero presenta una participación importante, e influye en la competitividad de las empresas estudiadas.

El financiero es el tipo de leasing de mayor utilización, considerando las importantes ventajas que ofrecen a las Pymes, especialmente adquirir bienes de capital que les permitan ser más eficientes en su operación. Al influir positivamente en la posición financiera de estas empresas, se incide igualmente en su nivel de competencia. (p. 82)

De manera global el autor recomienda que:

Las Pymes pueden utilizar el leasing financiero como estrategia no solo para la adquisición de bienes de capital, sino para mejorar su nivel de competitividad a través de la optimización de posición financiera, en cuanto a liquidez, rentabilidad y utilidad.

(p. 84)

El equipo de trabajo considera que, la investigación permite demostrar que el leasing financiero contribuye de manera significativa en la competitividad de las empresas, ya que no aumenta el nivel de endeudamiento y convierte a las empresas en más productivas, además permite que se optimice su nivel de competencia en el sector en el que se desempeña.

Vásquez (2018) lleva a cabo una investigación titulada *El contrato de leasing financiero y su aplicación en el Ecuador* presentó como objetivos:

Objetivo General “Realizar un análisis de la evolución, requisitos, elementos y naturaleza jurídica como también delimitar las principales diferencias con los demás contratos típicos para establecer las ventajas y desventajas que ofrece el leasing financiero” (p. 1).

La metodología utilizada fue:

El enfoque de la investigación es cuantitativo, por lo cual se explican los aspectos formales y el desarrollo secuencial de la investigación. Asimismo, se realiza una observación general que es detalladas y necesarias para efectuar la indagación del leasing financiero.

El autor obtuvo como resultado que:

El leasing financiero se presenta como una modalidad de financiación que permite resolver de forma eficiente los problemas de obsolescencia. El leasing al ser una modalidad financiera satisface las necesidades de los empresarios ya que no necesitan solicitar un crédito o préstamo al banco, los que tienen una alta tasa de interés.

El autor concluye que:

El contrato de leasing financiero posee características que lo diferencian de cualquier otro contrato tradicional; por ello, el leasing financiero es un contrato único, el cual brinda un servicio específico a los usuarios. Este tipo de contrato en Ecuador puede fomentar el fortalecimiento de la industria y en especial de los nuevos empresarios. Por lo que, esta figura puede tener mayor éxito si la legislación se caracterice por ser flexible y adaptable.

El contrato de leasing forma parte de ese grupo denominado contratos de empresa, puesto que ofrece una técnica de financiación dirigida de forma exclusiva a los empresarios, el cual se rige por disposiciones establecidas por los contratantes dado que no existe legislación al respecto. (pp. 44-46)

De manera global el autor recomienda que:

Esta figura puede ayudar a fortalecer a la industria y a la empresa ecuatoriana y sobre todo a los nuevos empresarios. El leasing puede tener éxito sobre todo si la legislación que se promulgue a futuro ofrezca flexibilidad a los usuarios y sea adaptable. (p. 47)

El equipo de trabajo considera que, la tesis permite comprender que el leasing financiero ofrece a los usuarios una maximización del capital que posee, ofrece una solución para evitar que la empresa realice fuertes inversiones en la adquisición de nueva maquinaria, asimismo el leasing financiero se adapta a las necesidades de cada empresario, que le permite tomar las decisiones de manera rápida.

Pérez (2016) desarrolló un artículo titulado *El Leasing Financiero un medio para mejorar los resultados de la industria* estableciendo como Objetivo General “Explorar los beneficios del Leasing Financiero para potenciar el desarrollo industrial boliviano” (p. 140). La metodología utilizada fue la revisión bibliográfica de información relacionada al leasing financiero en Bolivia.

El autor obtiene como resultado que:

La utilización de leasing constituyó una alternativa para el industrial que requería de capital de trabajo, sin incrementar el capital social de su empresa, por tanto, los

riesgos de sus operaciones, sin admitir nuevos socios o realizar operaciones que deriven en mayores gastos que puedan incidir negativamente en los resultados de su empresa, así como de acudir a las bolsas, con la incertidumbre que conllevan estas operaciones. (p.143)

El autor concluye que:

El leasing resulta una operación conveniente para el empresario e industrial, con relación al préstamo a que podrían acceder, pues a diferencia del préstamo, en el leasing no asumen el riesgo de la depreciación u obsolescencia del bien que arriendan, no constituyen garantías y, es más, pueden no utilizar su opción de compra y pueden pedir si lo requieren, otro bien con tecnología más avanzada. Por último, el costo que significa contar con maquinaria avanzada resulta menos oneroso que el pago de un crédito.

La única desventaja, si así puede considerarse, es que el bien que utilizan en su emprendimiento no entra a sus activos como bien de capital, pero les sirve para mejorar su capacidad productiva que es en la última instancia lo que un empresario requiere. (p. 152).

De manera global el autor recomienda que:

Se debe promover la creación de empresas de arrendamiento y la utilización de estas operaciones por parte de las entidades bancarias, haciendo ver las ventajas que conlleva para el cliente financiero que requiere emprender nuevas industrias, agrandar o mejorar las existentes para obtener mayores y mejores resultados en sus productos para beneficio de los usuarios y consumidores. La industrialización permitirá el crecimiento sostenido de la economía y todos sus actores. (p. 153)

El equipo de trabajo considera que esta investigación permite evidenciar los beneficios del leasing financiero en las empresas bolivianas, ya que la utilización de estas operaciones permite obtener mejores resultados económicos, lo cual fomenta la industrialización y; por ende, el crecimiento de la economía.

2.1.2. Nacional

García (2021) desarrollo una investigación titulada *Influencia del Leasing Financiero en la Rentabilidad de la Empresa de transportes MEGO CARGO SAC en el año 2018* presentó como objetivos:

Objetivo General “Demostrar cómo el leasing financiero influye en la rentabilidad de la empresa de transportes MEGO CARGO SAC en el 2018” (p. 5) y como objetivos específicos determinar de qué manera el Leasing Financiero influye favorablemente en la Rentabilidad Económica de la empresa; determinar de qué forma el Leasing Financiero influye en la capacidad de productividad de la empresa, demostrar de qué forma el Leasing Financiero mejora la capacidad de pago de la empresa y demostrar de qué manera el endeudamiento influye en la toma de decisiones de la empresa. (p. 6)

La metodología utilizada fue:

Básica, de nivel descriptivo con un diseño no experimental, los instrumentos utilizados son: las guías de encuesta, guías de entrevista y fichas de análisis para la obtención de datos y así obtener una información verídica. (p. 23)

Los resultados obtenidos por el autor demuestran que:

El leasing financiero incide en la rentabilidad de la empresa de Transportes MEGO CARGO S.A.C. durante el ejercicio 2018. (p. 43)

El autor concluye que:

El leasing financiero es una herramienta de gran soporte para los empresarios ya que de esta manera tienen la facilidad de adquirir diversos activos fijos sin la necesidad de desembolsar grandes cantidades de dinero. Asimismo, se determina que el leasing financiero influye de manera favorable en la rentabilidad de la empresa. (p. 43)

De manera general se recomienda que:

La empresa debe continuar usando el leasing financiero como una de las mejores alternativas de financiamiento para la adquisición o renovación de sus activos fijos

que cuenta la Empresa de Transporte, además debe cumplir con los aspectos formales y normativos establecidos. Por último, se establece que se debe evaluar de manera constante la situación económica y financiera de la empresa. (p. 44)

El equipo de trabajo considera que esta tesis permite evidenciar que el leasing financiero es una de las mejores alternativas de financiamiento para la adquisición o renovación de los activos fijos de la empresa y de esta manera la compañía puede generar mayor rentabilidad.

Castillo (2019) llevo a cabo su tesis titulada *leasing financiero y la rentabilidad en la empresa ENERGIGAS S.A.C. en el periodo 2017 – 2018*, para lo cual se estableció como objetivos:

Objetivo general “Determinar el efecto del leasing financiero en la rentabilidad de la empresa ENERGIGAS S.A.C. en el periodo 2017 – 2018” (p. 4) y como objetivos específicos determinar el efecto del leasing financiero en la rentabilidad de las ventas de la empresa en el periodo 2017-2018; determinar el efecto del leasing financiero en la rentabilidad del activo de la empresa en el periodo 2017-2018, determinar el efecto del leasing financiero en la rentabilidad patrimonial de la empresa en el periodo 2017-2018 (p. 4)

La metodología utilizada en la investigación tuvo “un enfoque cuantitativo, tipo aplicada, nivel descriptivo y diseño no experimental, debido a que se obtuvo información sin manipular los datos” (p. 57).

Los resultados obtenidos por el autor señalan que:

La variable leasing financiero influye significativamente en un 69% en la rentabilidad, donde se demuestra con la prueba de Pearson estableciéndose el criterio de decisión menor a 0.05, por lo tanto, se ha rechazado la hipótesis nula y se ha aceptado la hipótesis de la investigación, se obtuvo un coeficiente de 0.690 el cual se determina una correlación positiva de las variables planteadas en la investigación. (p. 112)

El autor concluye que:

Los activos financieros con leasing fueron muy importantes para el crecimiento de la compañía, se determina que del 100% de activos que posee la empresa, el 66.95% se obtuvo mediante leasing financiero y el 35% lo ha obtenido con capital de trabajo, lo cual establece que el activo que se adquiere mediante leasing financiero está siendo muy rentable, ya que las ventas se han incrementado y por ende incrementa la rentabilidad de la compañía. (p. 117)

De manera general el autor recomienda que:

Se debe seguir con la gestión, es necesario seguir tomando esta alternativa de financiamiento, ya que esta opción ha permitido satisfacer a los clientes y a la compañía tanto en lo económico como en lo financiero. Se recomienda, seguir trabajando con leasing financiero para incrementar su rentabilidad. (p.118)

En la opinión del equipo de trabajo se considera que la investigación permite entender que el uso del leasing financiero permite a la empresa que lleve a cabo medidas para financiar sus proyectos de corto y largo plazo con sus propios recursos y con préstamos por parte del sistema financiero, para capital de trabajo y adquisición de bienes de capital.

Marquina y Rodríguez (2019) desarrollo una tesis titulada *Leasing Financiero y la Rentabilidad Financiera en la Empresa Manu Rent a Car de la Ciudad del Cusco Periodo 2018* con los siguientes objetivos:

Objetivo General “Determinar la relación del leasing financiero con la rentabilidad financiera en la empresa Manu Rent a Car de la ciudad del Cusco, periodo 2018” (p. 3) y como objetivos específicos evaluar de qué manera el financiamiento se relaciona con la rentabilidad financiera de la empresa, describir cómo los intereses se relacionan con la rentabilidad financiera de la empresa, mostrar cómo el tiempo se relaciona con la rentabilidad financiera en la empresa, establecer de qué manera las amortizaciones se relacionan con la rentabilidad financiera en la empresa y describir cómo la opción de compra se relaciona con la rentabilidad financiera en la empresa. (p. 3)

La metodología empleada fue “de tipo básica, enfoque cuantitativo, no experimental y descriptiva-correlacional, debido a que la finalidad de la investigación es describir las situaciones y eventos” (p. 38).

Los resultados obtenidos evidencian que:

En los años donde se realizó el Leasing financiero (2016-2018), se obtuvieron mayores índices de rentabilidad, en aquellos periodos donde el valor financiado era mayor, y que a menor valor financiado se obtuvo menor rentabilidad de los capitales propios invertidos. Por lo que, la relación entre financiamiento y rentabilidad financiera se da de manera directa. (p. 76)

El autor concluye que:

El leasing financiero es favorable para la empresa ya que permitió incrementar los índices de rentabilidad, ya que son positivos, lo cual permite concluir que existe una relación directa entre leasing financiero y rentabilidad para el periodo 2018, ya que se obtuvo un 95% de confiabilidad según la correlación de Pearson, y presenta una relación significativa ($p = 0.035 < 0.05$) del 99.9%, es decir, que ante un incremento del valor de financiamiento se relaciona de manera directa con la rentabilidad financiera de la empresa. (p. 82)

De manera global el autor recomienda que:

La empresa debe optar por realizar el Leasing financiero, en caso la empresa necesite, ya que se demostró que el Leasing financiero es favorable para la empresa, permitiendo incrementar los índices de rentabilidad, ya que son positivos y existe una relación directa entre Leasing financiero y rentabilidad. (p. 84)

El equipo de trabajo considera que esta investigación evidencia que el leasing financiero es una buena opción para la financiación de los activos fijos de la compañía, asimismo se indica que la opción de compra se relaciona directamente con la rentabilidad, en caso de que el valor residual sea menor que el costo de mensualidad o sea superior en comparación al costo de oportunidad.

Reyes, Claros y Herrera (2019) desarrollaron una tesis titulada *Leasing financiero y rentabilidad de la Empresa JJR SERVICE S.A.C., periodos 2015-2018*, buscando alcanzar como objetivos:

Objetivo General “Determinar cómo el leasing financiero repercute en la rentabilidad de la empresa JJR SERVICE S.A.C., periodo 2015 – 2018” (p. 17) y como objetivos específicos “Establecer cómo la depreciación afecta en la rentabilidad económica de la empresa, período 2015-2018 y evaluar el impacto del endeudamiento en la rentabilidad financiera de la empresa, período 2015-2018” (p. 17).

La metodología empleada fue “de tipo aplicada, de nivel descriptivo-correlacional, con diseño no experimental, de corte longitudinal para poder analizar la evolución de las variables en un periodo determinado de tiempo” (p. 93).

De acuerdo a los resultados obtenidos por los autores, se establece que “El leasing financiero repercute en la rentabilidad de la empresa JJR SERVICE S.A.C., período 2015-2018, obteniendo un incremento en la utilidad” (p. 155).

Los autores concluyen que:

Se demostró que el financiamiento mediante leasing financiero incrementó la utilidad neta de la empresa, debido a que ayudó a disminuir la intermediación, lo que generó como resultado que la compañía obtuviera el mayor beneficio de las ventas realizadas y de esta manera mejoró la rentabilidad. Por otro lado, se aprecia que un nivel bajo de ventas distorsiona el efecto del leasing financiero. (p. 159)

En forma global los autores recomiendan que:

La empresa JJR SERVICE SAC, que, ante posibles financiamientos mediante el leasing financiero, realice un profundo análisis sobre su situación económica, con la finalidad de elegir el modelo de depreciación más adecuada en función a sus intereses, incluyendo la evaluación del desgaste del parque automotor adquiridos con el leasing financiero anterior. (p. 161)

El equipo de trabajo considera que la investigación permite comprender que una adecuada aplicación de la depreciación ayuda a optimizar la rentabilidad de una empresa,

asimismo, señalan que el método apropiado para aplicar la depreciación se debe identificar en relación con las necesidades de la empresa.

Atanacio (2018) llevo a cabo una tesis titulada *El empleo del leasing financiero y la rentabilidad de las empresas manufactureras de Villa El Salvador, año 2017*; con los siguientes objetivos:

Objetivo General “Establecer si el empleo del leasing financiero se relaciona con la rentabilidad en las empresas manufactureras de Villa El Salvador, año 2017” (p. 44) y con los objetivos específicos establecer la relación de los derechos y obligaciones con la rentabilidad económica de las Empresas Manufactureras; establecer la relación del pago de rentas con la rentabilidad financiera de las Empresas Manufactureras y establecer la relación de la opción de compra del bien arrendado con la rentabilidad de las Empresas Manufactureras. (p. 45)

El diseño de la investigación “fue cuantitativa, no experimental y correlacional conforme a los propósitos de la investigación, ya que la finalidad es describir las variables y analizar la incidencia e interacción en un momento establecido” (p. 51).

Los resultados obtenidos por el autor establecen que “Los derechos y obligaciones están altamente relacionados con la rentabilidad económica de las Empresas Manufactureras de Villa El Salvador, año 2017” (p. 82).

El autor concluye que:

Un adecuado empleo del leasing financiero está altamente relacionado con la rentabilidad de las empresas manufactureras de Villa El Salvador. Sumado a ello, se determina que un contrato de leasing financiero brinda la posibilidad de maximizar el efectivo que tienen las empresas y así obtener mayor rentabilidad. (p. 84)

En forma global el autor recomienda que:

Con el fin de incrementar la rentabilidad económica básicamente los empresarios tienen que trabajar con un margen pequeño de ganancias, es decir, vender la mayor cantidad de productos que al final termina siendo de beneficio para la empresa. Asimismo, se sugiere trabajar en la rotación de los activos, estos dos factores se

deben considerar para poder incrementar la rentabilidad económica de la empresa, para ello se requiere de una persona capacitada en esta área. (p. 83)

El equipo de trabajo considera que la tesis brinda la posibilidad de evidenciar que se requiere mantener un adecuado manejo del leasing financiero dentro de la empresa para obtener altos niveles de beneficio y rentabilidad.

2.2. Bases teóricas

A continuación, se presentan diversas teorías de autores que complementan los conocimientos sobre el leasing financiero como una alternativa de financiamiento y la rentabilidad.

2.2.1. Teoría del leasing

De acuerdo con la “teoría del leasing” presentada en Torres (2018), menciona que: en el territorio peruano, el leasing se puede determinar de manera oficial mediante el Decreto Ley N° 22738 que fue publicado el 23 de octubre de 1979, con el nombre de arrendamiento financiero. Según la Ley mencionada se establece que las empresas pueden obtener activos fijos, siguiendo ciertos procedimientos.

Asimismo, se afirma que la normalización y regulación, del leasing, en el Perú; se realizó, mediante diversos Decretos (Supremos, Legislativos) y Resoluciones (Ministeriales y de diferentes entidades que tenían como objetivo regular estas operaciones).

Por otro lado, en el país, los primeros procedimientos del leasing se llevaron a cabo en 1980, donde se puede encontrar como respaldo el hecho de Sogewiese Leasing, este arrendamiento financiero logró alcanzar ganancias similares a dos veces el valor de su capital, de igual manera se determinó que obtuvo el registro más elevado de desarrollo, el cual se desarrolló durante los años 1984 y 1986.

Durante esta época, se puede mencionar que el sector económico más productivo fue el industrial alcanzando niveles de 34%, seguido del sector comercial con 28% y en tercer

lugar sector dedicado a brindar servicios con 20%. Sin embargo, años más tarde, el desarrollo de este mecanismo de financiamiento se detuvo.

En relación con lo expuesto por el autor, se presenta la aparición del leasing financiero en el país, cuáles son los documentos que lo sustentan y el proceso que atravesó para que de esta manera pueda ser usado en la actualidad como un mecanismo de financiamiento por las empresas peruanas.

Sumado a ello, se presenta lo expuesto por Chávez (2015) quien presenta las siguientes teorías relacionadas al leasing financiero:

- **Teoría del préstamo:**

Enríquez (2015), establece que de acuerdo con la teoría del préstamo:

El arrendamiento financiero es un contrato de préstamo porque en forma similar a los establecimientos de crédito que prestan dinero y cobran un interés, las sociedades de leasing prestan unos bienes y cobran los alquileres.

El préstamo está regulado mediante dos figuras contractuales que son el mutuo o préstamo de consumo y el comodato o préstamo de uso. (p. 42).

La teoría del préstamo permite comprender que el arrendamiento financiero que ofrecen las entidades financieras a las empresas es parecido a los préstamos otorgados a las personas en sus diferentes presentaciones, por lo cual se debe regular de acuerdo con las normas y leyes establecidas en el país.

- **Teoría del depósito:**

Para Enríquez (2015):

El depósito es una modalidad de la prestación de servicios que consiste en la obligación del depositario de recibir un bien para custodiarlo y devolverlo cuando lo solicite el depositante. Además, el depositario no puede usar el bien en provecho propio ni de tercero, salvo autorización expresa del depositario o del juez. (p. 42).

Asimismo, la teoría del depósito permite comprender que la empresa que recibe un determinado activo debe cumplir ciertas reglas o requisitos para poder obtener todos los beneficios que ofrece el leasing financiero, los cuales son establecidos y aceptados por ambas partes.

- **Teoría de la compraventa:**

Según Enríquez (2015):

Esta teoría afirma que entre la sociedad de leasing que transfiere el uso y goce del bien y el usuario, quien lo toma, existe acuerdo en torno al bien y al precio, y que la voluntad real de las partes es celebrar una compraventa a plazos. El arrendamiento financiero no existe desde el inicio la voluntad de comprar. Esta podrá surgir o no a lo largo de la ejecución del contrato, según que las circunstancias condicionen a la arrendataria para ello. (p. 43)

La teoría de la compraventa es específica para los contratos que se realizan mediante leasing financiero, ya que permite conocer cuáles son las obligaciones que deben realizar ambas partes, así como las características que posee la voluntad de comprar el bien o activo.

- **Teoría del arrendamiento.** Enríquez (2015) asevera que “El arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de un bien por cierta renta. El bien puede ser dado en arrendamiento por el propietario de este o por quien tenga esa facultad respecto a los bienes administrados” (p .43).

Por último, la teoría del arrendamiento permite conocer la importancia de los agentes que llevan a cabo el leasing financiero y determinar cuáles son sus facultades y los limitantes que se pueden presentar.

2.2.2. Teorías de Rentabilidad

- **Las teorías económicas clásicas**

La teoría económica clásica que se relaciona con la rentabilidad, se determina el papel que desempeña la inversión dentro de una empresa, asimismo, menciona la importancia del capital y cómo se incrementa en la economía.

Abanto y Vásquez (2020) determina que:

La teoría económica clásica está enfocada en el crecimiento positivo de la rentabilidad. En esta teoría clásica la inversión toma mayor relevancia que el ahorro a través de tres factores importantes como: el margen de ganancia, mecanismos financieros y por último la relación entre la inversión y la demanda. El capital está impulsado por la rentabilidad esperada y el financiamiento interno, esta expansión está impulsada por la acelerada industrialización y el incremento de la economía nacional. (p. 23)

- **La teoría de la rentabilidad empresarial**

Carmona y Chaves (2015) menciona que “la teoría financiera económica, tiene por objetivo final representar la maximización del bienestar, en épocas anteriores era medido a través de la utilidad y en los tiempos actuales se mide mediante el valor económico añadido (EVA), sus siglas en inglés” (p.75).

La teoría de la rentabilidad empresarial permite comprender el objetivo que tienen las empresas, las cuales se centran en obtener niveles elevados de bienestar, además la teoría expresa las diferentes formas de medir la rentabilidad obtenida. Actualmente, se utiliza el valor económico añadido.

2.2.3. Marco legal

De acuerdo con la Norma Internacional de Información Financiera 16 (NIIF 16) – Arrendamientos, esta norma determina los principios para el reconocimiento, medición, presentación e información a describir sobre los arrendamientos. La norma tiene como objetivo:

Asegurar que los arrendatarios y arrendadores proporcionen información relevante de manera que represente fielmente esas transacciones. Esta información proporciona una base a los usuarios de los estados financieros para evaluar el efecto que los arrendamientos tienen sobre la situación financiera, el rendimiento financiero y los flujos de efectivo en la entidad (p. 1).

Asimismo, la norma establece que “un arrendamiento se clasificará como financiero cuando transfiera sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad de un activo subyacente” (p. 8).

Por otro lado, la norma indica que: Un arrendador revelará un análisis de vencimientos de los pagos por arrendamiento por cobrar, mostrando los pagos por arrendamiento sin descontar a recibir anualmente durante un mínimo de cada uno de los cinco primeros años y un total de los importes para los años restantes. Un arrendador conciliará los pagos por arrendamientos no descontados con la inversión neta en el arrendamiento. La conciliación identificará el ingreso financiero no acumulado (o no devengado) relacionado con los pagos por arrendamiento por recibir y cualquier valor residual no garantizado descontado. (pp. 12-13)

A modo de conclusión, se determina que la NIIF 16 establece cuáles son los conceptos, términos y condiciones de los contratos, así como todas las acciones que se presentan cuando una empresa decide llevar a cabo contratos de arrendamientos. Debido a esto, se evidencia que esta norma se debe tomar en cuenta al momento de realizar un leasing financiero.

2.3. Conceptual

2.3.1. Leasing Financiero

El leasing es un contrato de arrendamiento financiero; es decir, un acuerdo mediante el cual se puede disponer de bienes muebles o inmuebles para uso en empresas, principalmente. Asimismo, éste se caracteriza porque existe una opción de compra cuando se finaliza el contrato.

Según Planas (2018) define al leasing financiero como:

Un contrato de arrendamiento entre una sociedad de leasing (arrendador) y una empresa (arrendatario), por el cual, el arrendador pone a disposición del arrendatario un determinado bien a cambio del pago de un alquiler periódico durante el tiempo establecido en el contrato, existiendo al final del mismo la posibilidad de adquirir el bien en propiedad. (p. 64)

El leasing financiero se trata de un acuerdo realizado entre dos agentes, a un plazo determinado, en el cual el cliente y la entidad acuerdan las cuotas que se deben pagar periódicamente. Al finalizar el contrato, el arrendatario tiene la alternativa de adquirir la propiedad del bien, realizando el pago de la opción de compra.

Por otro lado, el leasing financiero se utiliza como sistema de financiamiento para conseguir bienes de capital y activos fijos que requiere la empresa para desarrollar sus actividades productivas.

Lo mencionado, guarda relación a lo expuesto por el autor Chu (como se citó en Reyes, et al, 2019) quien plantea que “el leasing financiero es una modalidad de financiamiento a través de la que se adquiere bienes de capital mediante alquiler con opción de compra. Además, permite hacer uso del bien durante un período determinado” (p. 90).

Según Pérez (2016) establece que:

El leasing financiero es aquella operación mediante la que la entidad financiera o empresa arrendadora adquiere para su cliente determinado bien para entregárselo a título de arrendamiento, por determinado tiempo a cambio de una contraprestación o canon de arrendamiento, que servirá para pagar el costo del bien, otorgándole al cliente la opción de compra al finalizar el contrato, por un precio residual. (p. 144)

El leasing financiero es un mecanismo de financiación; es decir, un acuerdo realizado entre un arrendador y un arrendatario, el cual tiene como objetivo comprar un bien para arrendarlo durante un periodo determinado y se caracteriza porque existe una opción de compra cuando se finaliza el contrato.

Sumado a ello, Valdivia y Ferrer (2016) mencionan que “esta modalidad de adquisición no es otra cosa que el financiamiento de una compra al crédito de bienes del activo fijo” (p. 418).

El leasing financiero le ofrece a la empresa la posibilidad de adquirir un activo fijo con características específicas, mediante un contrato que establece el pago de cuotas y una opción de compra al terminar el acuerdo.

Características del leasing financiero:

Acerca de las características que presenta el leasing financiero, Beltrán y Cueva (2019) consideraron seis aspectos importantes:

- Se amortiza el valor del activo más intereses y la vida útil del bien es igual al periodo del contrato.
- El valor presente de pagos de alquiler no es menor al valor del activo.
- El arrendador no cubre con los gastos de mantenimiento.
- Se transfiere la propiedad del bien al término del contrato o existe una opción de adquisición por un valor menor al rescate.
- Este tipo de arrendamiento no se puede cancelar. El arrendatario está en la obligación de realizar todos los pagos.
- El pago de las cuotas por el contrato se encuentra gravado con el Impuesto General a las ventas (IGV). (p. 492)

En base a lo mencionado por los autores, se observa que el leasing financiero tiene características que asegura su cumplimiento y determina cuáles son las responsabilidades de las partes involucradas, con el objetivo de que el contrato se cumpla a cabalidad de acuerdo a las necesidades de ambas partes.

Ventajas del leasing financiero

De acuerdo a Rodríguez (como se citó en Torres, 2018) el leasing financiero presenta las siguientes ventajas para las empresas:

- Es un financiamiento a mediano plazo.
- El seguro de los activos se puede financiar durante el plazo del contrato.
- No distrae capital de trabajo en adquirir activos fijos.
- El leasing permite el 100% de la financiación, mientras que otros medios de financiación solo me permiten un 70 u 80% de la misma.
- El arrendatario no desembolsa ninguna entrada al formalizar el contrato, únicamente la cuota de leasing y los gastos de formalización.
- Si el tipo de interés es fijo, el usuario conoce a priori el coste de la financiación. (p. 32)

El leasing financiero presenta diversas ventajas significativas para la empresa que la utiliza, las más importante son que brinda financiamiento de manera rápida, la posibilidad de incrementar la rentabilidad y además permite trasladar el riesgo que genera realizar una inversión.

Desventajas del leasing financiero

Coello (2015) menciona que “Una de las desventajas del leasing es que su costo es elevado, puesto que su interés financiero es mayor que los clásicos métodos de financiamiento. Obsolescencia. Menor flexibilidad para adquirir equipos más modernos, dada su condición de irrevocabilidad” (p. 1).

Por otro lado, el leasing financiero presenta desventajas que deben ser tomados en cuenta para poder determinar si resulta conveniente para la empresa o no, como desventajas más resaltantes se establece que el leasing financiero es un contrato que tiene fechas establecidas, las cuales deben ser respetadas a cabalidad y no se pueden modificar una vez que el contrato entre en vigencia.

Dimensiones del Leasing Financiero:

Aburto y Collazos (2021) resalta tres dimensiones para la variable leasing financiero, las cuales se van a presentar a continuación:

Apalancamiento financiero:

Lawrence y Chad (como se citó en Ayón-Ponce, Pluas-Barcia y Ortega-Macías, 2020) mencionan que:

El apalancamiento financiero es el aumento del riesgo y el rendimiento mediante el uso de financiamiento de costo fijo, como la deuda y las acciones preferenciales. Así, cuando mayor es la deuda de costo fijo que utiliza la empresa, mayores serán sus riesgos y su rendimiento esperado. (p. 122)

El apalancamiento es definido como un mecanismo de inversión que se fundamenta en el endeudamiento, es un método utilizado por diversas empresas al momento de invertir, cuando el aporte de capital propio no es suficiente y se requiere realizar un préstamo de terceros.

Sumado a ello, Colom (2015) define al apalancamiento financiero como “un indicador del nivel de endeudamiento de una empresa en relación con su activo o patrimonio” (p. 159).

El apalancamiento financiero permite evidenciar el nivel de endeudamiento que mantiene una empresa, además de calcular el ratio de apalancamiento financiero brinda la posibilidad de examinar cuál es el efecto que genera en la rentabilidad financiera de la compañía.

$$\text{Ratio de palancamiento financiero} = \frac{\text{Activo total}}{\text{Fondos propios}} \times \frac{\text{BAI}}{\text{BAII}}$$

Fuente: Colom (2015).

Donde:

BAI: Beneficio antes de impuestos

BAII: Beneficio antes de intereses e impuestos

El ratio de apalancamiento financiero permite evidenciar la conveniencia de apalancarse en un momento determinado, en la cual se relaciona el importe total de la inversión, el capital propio invertido y el cociente entre los beneficios antes de impuestos y los beneficios antes de intereses e impuestos.

Asimismo, el Colom (2015) determina que el producto de los dos ratios anteriores es conocido como ratio de apalancamiento financiero, el cual puede presentar los siguientes resultados:

> 1: La deuda aumenta la rentabilidad y por tanto es recomendable.

< 1: La deuda disminuye la rentabilidad y por tanto no es recomendable.

= 1: La deuda no altera la rentabilidad y por lo tanto es indistinto. (p. 160)

Por otro lado, Chicano (2017) señala que “apalancarse siempre es una opción interesante con numerosas ventajas. Lo importante es saber utilizarla y encontrar el grado de apalancamiento adecuado para no tener futuros problemas de insolvencia. Utilizar el apalancamiento siempre es una alternativa, pero con moderación y precaución” (p. 4).

La decisión de inversión mediante el apalancamiento financiero debe ser analizada de acuerdo con las necesidades de la empresa, los beneficios y las consecuencias que pueden generar en el futuro, con el objetivo de evitar complicaciones.

Endeudamiento Patrimonial:

Cortez (2019) nos dice que:

El endeudamiento patrimonial nos da a conocer cuántas veces el patrimonio está comprometido en el pasivo total, un índice alto compromete la situación financiera, la que podría mejorar con crecimiento de capital o con la capitalización de utilidad, es decir mide el grado de compromiso del patrimonio para con los acreedores de la empresa. (p. 72)

El endeudamiento patrimonial determina el grado de responsabilidad que tienen los accionistas con los acreedores. El ratio se calcula con el propósito de conocer la proporción que se maneja entre la deuda y los recursos propios de la empresa.

Asimismo, el endeudamiento patrimonial es un ratio que indica el grado de apalancamiento, es decir, permite conocer la dependencia de terceros en relación con las fuentes de financiamiento.

Lo señalado, se relaciona con lo mencionado por Salvador (2018) quien establece que “el endeudamiento patrimonial expresa la combinación de deuda y capital social que la empresa quiere tener, además señala que el grado de autonomía o dependencia financiera con la que se maneja la empresa” (p. 10).

$$\text{Ratio de endeudamiento patrimonial} = \frac{\text{Pasivos totales}}{\text{Patrimonio}}$$

Fuente: Salvador (2018).

El ratio de endeudamiento patrimonial permite evidenciar el grado de endeudamiento con relación al patrimonio. Asimismo, este ratio indica el impacto del pasivo con relación al patrimonio.

Por otro lado, Salvador (2018) establece el análisis de los resultados del ratio, los cuales se presentan a continuación:

> 1: Mala capacidad de pago de la empresa.

= 1: Cubre apenas los pagos de las cuentas

< 1: Buena capacidad de pago de la empresa (p. 11)

Razón del Endeudamiento del Activo:

Salvador (2018) define a la razón del endeudamiento del activo total como el porcentaje de deuda a corto y largo plazo que es financiada con capital propio, es decir, evalúa que porcentaje de los activos totales es financiado por terceros. Además, señala que un valor alto de la razón se interpreta como un alto grado de pérdida de autonomía frente a terceros.

La razón del endeudamiento del activo mide el porcentaje de participación de todos los acreedores dentro de la empresa, se considera acreedores a todos los agentes externos de la empresa con los cuales se tiene obligaciones.

$$\text{Razón del Endeudamiento del Activo} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$

Fuente: Salvador (2018).

El ratio de endeudamiento del activo total, permite establecer la porción de los activos que se encuentran comprometidos en el total de los pasivos, se determina que mientras más alto sea dicho ratio, la empresa tiene una mayor parte de sus activos comprometidos con terceros.

Análisis económico del leasing financiero:

Montesdeoca y Almeida (2020) mencionan que el leasing financiero es una operación de financiamiento a mediano y largo plazo, ello a causa del costo de los bienes que serán objeto del contrato, ya que el arrendador quiere recuperar la inversión realizada además de la respectiva ganancia en un periodo de tiempo determinado. [...]. Existe una gran variedad de motivos económicos por los que este negocio resulta atractivo para ambas partes. Al ser un contrato de leasing utilizado principalmente por empresas, la razón principal radica en la maximización de beneficios que toda empresa mercantil persigue. Asimismo, resulta más activa en comparación con las otras opciones de financiamiento; tal es el caso que se requiere el uso de un bien por un periodo de tiempo limitado, puesto que al final del período, la empresa no carga con la responsabilidad de vender el bien a precio de mercado con las pérdidas que esto puede representar. (pp. 66-67)

El análisis económico se desarrolla para determinar si el leasing financiero es una decisión de financiamiento acertada para una empresa, en el cual se toma en consideración si resulta más conveniente en comparación a otras opciones como un préstamo. El encargado debe evaluar puntos como la vida útil del activo, los beneficios de adquisición, las cuotas y tasas de interés que se establecen en el acuerdo.

Tratamiento contable del leasing financiero

Marqués (2018) Indica que la manera de contabilizar un acuerdo de leasing financiero es parecida a la que se realiza cuando se adquiere un bien del activo fijo. La empresa debe registrar los activos de acuerdo a su naturaleza, asimismo, debe registrar un pasivo financiero por el mismo monto. Además, la carga financiera, los intereses, deben ser distribuidos a lo largo del periodo que dure el arrendamiento y se imputará a la cuenta de Pérdidas y Ganancias dentro del respectivo ejercicio.

Por otro lado, es necesario determinar el valor actual del contrato descontando las cuotas periódicas y también tomar en consideración la opción de compra a la tasa de interés necesaria. Debido a esto, es preciso tomar en consideración:

- La tasa de interés que establece la entidad arrendadora, la cual se encuentra especificada en el contrato. En caso que esta difiera mucho con la tasa promedio del mercado, se utiliza la última.
- Si el valor actual del contrato excede el precio del bien entonces se debe emplear éste último.
- El valor nominal del contrato debe ser contabilizado como pasivo exigible.
- La diferencia entre el valor nominal del contrato y el valor actual del mismo se debe contabilizar con cargo en la cuenta: Intereses diferidos de leasing.

Flujo del leasing financiero:

Según Mavila (como se citó en Carmona, 2019) identifica que, mediante el contrato de leasing financiero, la empresa arrendadora, banco o entidad de arrendamiento financiero, adquiere de un tercero determinados bienes que otra empresa ha elegido con anterioridad, habiéndose acordado previamente el precio y las formas de pago. La empresa arrendadora entrega el bien para su uso durante un tiempo establecido, llamado periodo irrevocable, que

generalmente coincide con la vida útil probable del activo, siendo todos los gastos, seguros y riesgos son asumidos por el arrendatario.

El flujo del leasing financiero, especifica las actividades que realiza el arrendador y establece cuáles son las obligaciones que tiene que realizar el arrendatario durante el contrato que se acepta por ambas partes.

Con el objetivo de ilustrar el flujo del leasing financiero, se presenta la imagen, donde se especifica el mecanismo que sigue un bien obtenido mediante un contrato de leasing financiero.

Figura 1

Flujo de leasing financiero



Nota. La figura muestra a los agentes que intervienen en el leasing financiero.
Fuente: Huallpa (2018).

2.4. Definición de términos básicos

- **Activo:** Moreno (como se citó en Gutiérrez,2019) menciona que “el activo está integrado por los bienes y derechos que son propiedad de un ente económico, como el efectivo, las cuentas por cobrar a clientes, inventarios, propiedad muebles y enseres que poseen un valor monetario” (p. 15).

- **Apalancamiento financiero:** Ramírez (2021) define que “el apalancamiento financiero son las inversiones que utilizan parte de capital propio y de endeudamiento para obtener una rentabilidad” (p. 1).
- **Arrendamiento financiero:** Barrenechea, Falen, Melchor y Minaya (2017) mencionaron que “el arrendamiento financiero es un contrato de financiamiento por el cual el arrendador compra un bien, el cual el arrendatario ha seleccionado con anterioridad” (p. 10).
- **Contrato:** Gil (2016) define que “el contrato representa para él o los deudores, una obligación contractual, a través del cual se debe cumplir a favor del acreedor, lo que se denomina como prestación” (p. 2).
- **Cuotas:** Westreicher (2018) menciona que “la cuota de un crédito es el pago periódico que se compromete a realizar un deudor a su acreedor con el fin de devolver el financiamiento que éste le otorgó” (p. 1).
- **Empresa:** Sánchez (2015) establece que “la empresa es una organización de personas y recursos que buscan la consecución de un beneficio económico con el desarrollo de una actividad en particular” (p. 1).
- **Estados financieros:** Sevilla (2015) determina que “los estados financieros son cuentas anuales, informes financieros, que son el reflejo de la contabilidad de una empresa y evidencian la estructura económica de la misma” (p. 2).
- **Gastos financieros:** Sevilla (2017) establece que “los gastos financieros son todos aquellos que derivan de la obtención de financiación o titularidad de cualquier pasivo financiero” (p. 1).
- **Indicadores financieros:** Correa-García, Gómez y Londoño (2018) menciona que “los indicadores financieros representan una división entre dos o más variables, tomadas de la información financiera de los estados financieros” (p. 132).
- **Leasing financiero:** Montesdeoca y Almeida (2020) define que “es una operación de financiamiento a mediano y largo plazo, ello a causa del costo de los bienes que serán

objeto del contrato, ya que el arrendador requiere recuperar la inversión realizada además de la respectiva ganancia” (p. 66).

- **Liquidez:** Sevilla establece que “es la capacidad de un activo de convertirse en dinero en el corto plazo sin necesidad de reducir el precio” (p. 1).
- **Obligaciones financieras:** Sánchez (2018) menciona que “las obligaciones financieras son títulos negociables de deuda que empresas y gobiernos ponen en circulación como herramienta para financiarse mediante la captación de nuevos inversores” (p.3).
- **Opción de compra:** Benites y Espinoza (2019) determina que “la opción de compra es la alternativa legal que tiene el cliente que contrató un arrendamiento financiero luego de cumplir con la totalidad de sus obligaciones contraídas con la entidad financiera, a que se le transfiera la propiedad del bien a fin de disponerlos y usufructuarlos libremente” (p. 32).
- **Pasivo:** Pacheco (2018) define que “son las deudas que tiene la empresa con terceros que financian parte del activo total, las cuales pueden ser de corto, mediano y largo plazo” (p. 62).
- **Patrimonio:** Moreno (como se citó en Gutiérrez, 2019) define que “el patrimonio o capital está representado por la propiedad que tienen los accionistas o propietarios en el ente económico y, dicho de otra manera, más simple, por la diferencia entre los activos y pasivos” (p. 15).
- **Razón de endeudamiento del activo total:** Marco (2017) menciona que “el ratio sirve para establecer una métrica del grado de endeudamiento de una empresa, en relación con el total de sus activos” (p. 1).
- **Rentabilidad:** Ccaccya (2015), lo define como “La obtención de utilidades sobre el capital invertido. Por consiguiente, estos ratios son de mucha importancia desde la vista de los accionistas”. (p. VII-2).

- **Rendimiento:** López (2018) indica que “es la rentabilidad obtenida en una inversión, normalmente medida en porcentaje sobre el capital invertido” (p. 2).
- **Utilidad neta:** Roldán (2017) menciona que “la utilidad neta es aquella que resulta luego de descontar de los ingresos obtenidos por una empresa u organización, todos los gastos y tributos correspondientes” (p, 1).
- **Ventas:** Westreicher (2018) define que “las ventas son la entrega de un determinado bien o servicio bajo un precio estipulado o convenido y a cambio de una contraprestación económica en forma de dinero por parte de un vendedor” (p. 2).

2.4.1. Rentabilidad

La rentabilidad hace referencia a los beneficios que las empresas esperan obtener a través de una inversión realizada, lo cual puede indicar un desarrollo adecuado de las mismas.

Lo indicado, se relaciona con lo mencionado por el autor Arrunátegui (2016) quien considera a la rentabilidad como “un objetivo económico a corto plazo que las empresas deben alcanzar, relacionado con la obtención de un beneficio necesario para el buen desarrollo de la empresa” (p. 86).

Sumado a ello, Zamora (como se citó en Huaytalla, 2020) define que:

La rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, ya que mide tanto la efectividad de la gerencia de una empresa, demostrada por las utilidades obtenidas de las ventas realizadas y la utilización de la inversión, su categoría y regularidad que evidencia la tendencia de las utilidades. (p. 33)

La rentabilidad hace referencia al vínculo que existe entre el monto necesario a invertir y la utilidad en una empresa. La rentabilidad se encarga de medir las utilidades de una empresa generada por las ventas y la inversión requerida, de esta manera se evalúa la efectividad de las decisiones y acciones de la gerencia.

Apasa (2017) menciona que “la rentabilidad es uno de los indicadores más relevantes, cuyo objetivo es medir el éxito del negocio, al mismo tiempo considera que la rentabilidad sostenida, combinada con la política de dividendos, conlleva al fortalecimiento del patrimonio neto de la empresa” (p. 6).

Se resalta la importancia del indicador de la rentabilidad, debido a que se permite evaluar si la empresa se desempeña de forma exitosa y conocer el reforzamiento del patrimonio neto en la empresa.

Por otro lado, Herrera, Betancourt, Herrera, Vega y Vivanco (2016) aseveran que “las razones de rentabilidad permiten evaluar y valorar las ganancias de la entidad con la relación a un nivel dado de ventas, de activos o la inversión de los dueños”.

La rentabilidad es el beneficio obtenido de una inversión realizada. En ese sentido, se mide a través de un índice de la relación entre la ganancia y la inversión, de este modo, se analiza si el desempeño de la inversión ha sido adecuado.

Importancia de la rentabilidad

La importancia de la rentabilidad se centra en que permite evidenciar las capacidades que posee la empresa para generar utilidades en función a las actividades que realiza, los indicadores de rentabilidad brindan información crucial para tomar decisiones con el objetivo de impulsar a la empresa.

Lo mencionado, se relaciona con lo expuesto por los autores Carchi, Gonzáles y Romero (2020) quienes sostienen que: “desde un enfoque empresarial, el análisis de rentabilidad se ha convertido en una herramienta fundamental para determinar la capacidad financiera en el cumplimiento de compromisos operacionales” (p. 31).

Asimismo, Apaza, Salazar y Lazo (2020) mencionan que “la rentabilidad es una de las variables más importantes, ya que analiza la capacidad de la empresa para devolver ganancias al negocio y a los accionistas; debiéndose considerar que su presencia representa crecimiento y su ausencia determina proyección al fracaso empresarial”. (p. 10)

La rentabilidad es importante en el sentido que brinda información sobre el desempeño empresarial y además permite conocer las ganancias obtenidas en un periodo determinado de tiempo mediante el uso adecuado de los recursos.

Importancia de la rentabilidad financiera

Aguirre et al. (Como se citó en Torres y Paredes, 2017) menciona que la importancia de la rentabilidad financiera se enfoca en tres puntos principalmente: “contribuye a explicar la capacidad de crecimiento de la empresa, los accionistas apoyarán la gestión realizada a medida que se satisfaga la rentabilidad de sus inversiones y permite comparar desde la perspectiva del accionista, rendimientos de inversiones alternativas” (p. 30).

La importancia de la rentabilidad financiera se centra en la evaluación de la solidez y eficiencia de las empresas; asimismo, se resalta la importancia que se toma a la gestión ejecutada para la obtención de los resultados con el fin de incrementar estos.

Factores determinantes de la rentabilidad

Según Ccaccya (2015), mediante distintas investigaciones se demostró que los factores que permiten obtener mayores utilidades y mayor rentabilidad son:

- Mayor participación en el mercado del giro del negocio.
- Mayor calidad relativa.
- Reducción de costo promedio. (p. VII-2)

Los factores son vitales para el desempeño de la empresa de manera general, ya que una correcta estrategia de calidad permitirá elevar la calidad de los productos y permitirá obtener mejores percepciones por parte de los consumidores, aumentar las ventas y elevar la participación de la empresa en el mercado.

- **Tipos de rentabilidad:**

Rentabilidad económica:

Paredes (2015) menciona que la rentabilidad económica se relaciona con un concepto de resultado conocido o previsto, antes de intereses, con la totalidad de los capitales económicos empleados en su obtención, sin tener en cuenta la financiación u origen de los mismos, por lo que representa, desde una perspectiva económica, el rendimiento de la inversión de la empresa. (p.48).

La rentabilidad económica compara el resultado de lo obtenido en el desarrollo de las actividades principales de la empresa, sin tomar en consideración los intereses ni impuestos, con la inversión requerida para el desarrollo de dichas actividades.

Sumado a ello, Torres y Paredes (2017) aseveran que “la rentabilidad económica está determinada por la eficiencia en el manejo de los recursos utilizados, su eficiencia en un determinado periodo” (p.15).

En este punto se indica que la rentabilidad económica hace referencia a la eficiencia en la gestión de los recursos que se emplean para el desarrollo de la actividad de la empresa, en un periodo establecido.

Rentabilidad financiera:

Paredes (2015) asevera que la rentabilidad financiera hace referencia a “un concepto de resultado conocido o previsto, después de intereses, con los fondos propios de la empresa, y que representa el rendimiento que corresponde a los mismos” (p.48).

La rentabilidad financiera es el beneficio que recibe los socios de una empresa por los recursos invertidos para el desarrollo de actividades; asimismo, éste mide una capacidad de generar beneficios a partir de sus fondos empleados.

Asimismo, Torres y Paredes (2017) mencionan sobre la rentabilidad financiera que puede considerarse así una medida de rentabilidad más cercana a los accionistas o propietarios que la rentabilidad económica, y de ahí que teóricamente, y según la opinión más extendida, sea el indicador de rentabilidad que los directivos buscan maximizar en interés de los propietarios (pp. 16-17).

Se resalta que este indicador es más preciso respecto a lo que obtienen los accionistas a diferencia de la rentabilidad económica; por lo que, es un indicador importante a ello, el cual pretender maximizar con el fin de incrementar sus ganancias de cada uno.

Rentabilidad social:

Robles (2016) menciona que “la rentabilidad social es un modelo para tomar decisiones económicas no basándose exclusivamente en la rentabilidad financiera del corto plazo, si no considerando la posible implicación que la decisión tendrá sobre el agregado económico (p.31).

La rentabilidad social se centra en los beneficios que puede obtener la sociedad a través de un proyecto o inversión de una empresa; por lo que la rentabilidad social es independiente a los conceptos previos de rentabilidad económica y financiera.

Dimensiones de la rentabilidad:

Aburto y Collazos (2021) mencionan tres dimensiones para estudiar la variable rentabilidad, las cuales se presentan a continuación:

Rentabilidad de los activos (ROA):

La rentabilidad de los activos es un ratio de rentabilidad que permite medir la capacidad de generar ganancias en la empresa, tomando en consideración la utilidad neta y los activos que posee la empresa.

Lo mencionado, se relaciona con lo expuesto por los autores Carchi, et al. (2020) quienes sostienen que: “representa el margen neto por rotación general del activo; es decir, su utilización logra obtener mejores resultados para la toma de decisiones económicas en la empresa” (p. 32).

Por otro lado, de acuerdo a Gitman y Chad (como se citó en Herrera, et al., 2016) determina que la rentabilidad o rendimiento sobre los activos total “mide la eficacia integral de la administración para generar utilidades con sus activos disponibles. Es decir, cuando más alto es el rendimiento sobre los activos totales de la entidad mejor” (p. 159).

La rentabilidad de los activos determina la productividad o rentabilidad de las ventas como resultado del uso de los activos de la empresa, asimismo evidencia las capacidades que posee la empresa para operar.

Sumado a ello, Salvador (2018) señala que la rentabilidad de los activos expresa una medida con respecto a su aporte a la utilidad neta de la empresa. Indica, que un ratio bajo podría deberse a la existencia de una alta capacidad ociosa o un mal manejo de liquidez, mientras que un ratio más elevado revelaría un mayor rendimiento de las ventas y dinero invertido. (p. 17)

Se establece que la rentabilidad de los activos es un ratio que permite conocer si el uso de los activos genera utilidades dentro de la empresa y evaluar la gestión de los activos.

$$\text{Indicador de rentabilidad sobre activos} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activo total}}$$

Fuente: Herrera, et al. (2016).

El indicador de rentabilidad sobre activo sirve para medir cuál es el real margen de rentabilidad de los propietarios con relación a su inversión, este valor se puede comparar con el costo de oportunidad de la empresa. Este indicador se calcula dividiendo las utilidades netas por el monto total de los activos.

Beneficio Neto sobre los recursos propios (ROE):

El beneficio neto sobre los recursos mide la relación entre el resultado financiero neto de la empresa, conocida como utilidad bruta y el nivel de patrimonio que posee la empresa.

Lo expuesto, va en relación con lo sostenido por Carchi, et al. (2020) quienes indican que: “mide la capacidad de generar beneficios económicos de una empresa a partir de la inversión realizada por los accionistas” (p. 32).

Según Gitman y Chad (como se citó en Herrera, et al., 2016) menciona que la rentabilidad o rendimiento sobre el patrimonio “mide el rendimiento ganado sobre la inversión de los accionistas comunes en la empresa, cuanto más alto es este rendimiento, más ganan los propietarios” (p. 159).

Se define al beneficio neto sobre los recursos como un indicador que permite evidenciar los rendimientos que se generan por los capitales que son aportados por los socios o accionistas en la empresa.

Por otro lado, Sánchez (como se citó en Paredes, 2015) sostiene que “la rentabilidad financiera es una medida referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento obtenido por sus capitales propios, generalmente con independencia de la distribución de los resultados” (p. 51).

$$\text{Indicador de rendimiento sobre el patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$$

Fuente: Paredes (2015).

El indicador de rendimiento sobre el patrimonio mide la rentabilidad que obtiene el accionista, medido sobre el valor en libros de los recursos propios. Este ratio debe ser superior a la rentabilidad que obtendría el accionista con su dinero colocado en una inversión fuera de riesgo.

Beneficio sobre ventas:

Los beneficios sobre las ventas brindan la posibilidad de evidenciar si el negocio es rentable y conocer la cantidad de dinero que queda luego de realizar las ventas. Toma en consideración todos los conceptos por los que la empresa obtiene ingresos o incurre en costos y gastos.

Lo expuesto, se relaciona con lo mencionado por López (2017) quien indicó que “el beneficio neto de las ventas es la rentabilidad total de la empresa, la cual se puede calcular a partir de los fondos vendidos, y la empresa generará ingresos y gastos por ello” (p. 149).

Según Ccaccya (2015) define que “el beneficio sobre ventas es una medida de la rentabilidad neta sobre las ventas, donde se consideran los gastos operacionales, financieros, tributarios y laborales de la empresa. Asimismo, los beneficios que obtiene una empresa por cada unidad monetaria vendida” (VII-2).

$$\text{Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}}$$

Fuente: López (2017).

El indicador de rentabilidad neta sobre las ventas, indica que las actividades que realiza la empresa, así como su organización económica y financiera son eficientes, ya que expresa que se obtiene utilidad por las ventas realizadas.

III. HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Hipótesis

3.1.1. Hipótesis general

El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.

3.1.2. Hipótesis específicas

- El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte.
- El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte.
- El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte.

3.2. Definición conceptual de variables

Variable Independiente: X: Leasing financiero

Definición Conceptual:

Apaza (como se citó en Torres, 2018) indica que el leasing es un acuerdo establecido, en el cual un usuario denominado arrendador, concede la utilización y posesión de un activo,

durante un periodo de tiempo determinado que debe respetarse de manera obligatoria por parte del arrendatario. Al finalizar el acuerdo el arrendatario que se ha beneficiado con el bien, tiene la posibilidad de quedarse con el activo a un bajo costo, retornarlo o renovar el acuerdo.

Po otro lado, Pérez (2016) define al leasing financiero como:

Aquella operación mediante la que la entidad financiera o empresa arrendadora adquiere para su cliente determinado bien para entregárselo a título de arrendamiento, por determinado tiempo a cambio de una contraprestación, que servirá para pagar el coste del activo, otorgándole al cliente la opción de compra al finalizar el contrato, por un precio residual. (p. 144)

Asimismo, Pedrosa (2016) menciona que “el leasing financiero es un contrato entre dos partes por la cual una pone a disposición de otra un determinado bien a cambio de unas cuotas (rentas) pactadas de antemano durante un tiempo determinado” (p. 1).

Variable Dependiente: Y: Rentabilidad

Definición Conceptual:

Aguirre, Barona y Dávila (2020) menciona que la rentabilidad es “un indicador amplio e importante, que permite bajo su análisis financiero obtener la valoración de una empresa sobre la capacidad que tiene para generar beneficios y así financiar sus operaciones” (p. 51).

Por otra parte, Ccaccya (2015) define a la rentabilidad como “una noción que se aplica a toda acción económica en la que se movilizan medios materiales, humanos y/o financieros con el fin de obtener ciertos resultados” (p. VII-1).

Sumado a ello, Coronado y Gonzales (2015) definen a la rentabilidad como el vínculo que se presenta entre lo que es de provecho y la capitalización necesaria para alcanzar lo que se propone, debido a que permite medir la eficiencia de la administración de la empresa.

3.2.1. Operacionalización de variable

Variable	Dimensión	Indicador	Índices	Método	Técnica
Leasing financiero	Apalancamiento financiero	Ratio de apalancamiento financiero	Razón	Cuantitativo	Análisis documental
	Endeudamiento patrimonial	Ratio de endeudamiento patrimonial	Razón		
	Razón del endeudamiento del activo	Razón de endeudamiento del activo	Razón		
Rentabilidad de los activos (ROA)	Indicador de rentabilidad sobre los activos	Razón			
Rentabilidad	Beneficio neto sobre recursos propios (ROE)	Indicador de rendimiento sobre el patrimonio	Razón		
	Beneficio sobre ventas	Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas	Razón		

IV. DISEÑO METODOLÓGICO

4.1. Tipo y diseño de investigación

4.1.1. Tipo de investigación

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) sostienen que un estudio es aplicado, cuando la finalidad es brindar una solución a partir procedimientos y reglas que ayuden a resolver los objetivos de la investigación. En este sentido, el presente estudio fue de tipo aplicada – cuantitativa.

4.1.2. Diseño de investigación

Para Hernández y Mendoza (2018) una investigación es no experimental cuando el investigador no interviene o manipula las variables de estudio. Asimismo, sostienen que es descriptivo, dado que, se realiza la descripción de las características y Longitudinal, porque la recolección se da en varios momentos.

Por lo tanto, la presente investigación fue no experimental, descriptivo y longitudinal.

4.2. Método de investigación

La presente investigación fue hipotético-deductivo, dado que buscó probar cada hipótesis planteada en el estudio. Según Zarzar (como se citó en Neill y Cortez, 2018) “el método hipotético-deductivo o método experimental, que se utiliza más en ciencias naturales, consiste en la experimentación directa sobre el objeto de estudio, con el fin de comprobar la verdad o falsedad de determinadas hipótesis previamente establecidas” (p. 81).

4.3. Población y muestra

4.3.1. Población

La población está constituida por los estados financieros de la empresa de transporte Servifreight S.A.C, dedicada al servicio de transporte por carretera, legalmente constituida en la provincia constitucional del Callao en el periodo en el 2015 – 2019.

De acuerdo a lo señalado por Sánchez, Reyes y Mejía (2018) mencionan que “es el conjunto formado por todos los elementos que posee una serie de características comunes” (p. 102).

4.3.2. Muestra

Según Sánchez, et al. (2018) mencionan que “es el conjunto de casos o individuos extraídos de una población por algún sistema de muestreo probabilístico o no probabilístico” (p. 93).

Nuestra muestra fue por:

Estudio de Caso:

Conformado por la información analizada de los estados financieros anuales de la empresa de transportes Servifreight S.A.C en el periodo en el 2015 – 2019. La técnica fue por conveniencia y no probabilística por ende no se obtuvieron resultados inferenciales ya que los resultados obtenidos fueron sólo para la empresa Servifreight S.A.C.

4.4. Lugar de estudio y periodo desarrollado

La investigación se realizó en la empresa de transportes Servifreight S.A.C, ubicada en la Av. Sáenz Peña 284 of. 705 – Callao. Y el periodo de recolección de la información documental fue durante el 2015 – 2019.

4.5. Técnicas e instrumento para la recolección de la información

4.5.1. Técnicas

La técnica que fue empleada para el levantamiento de información, fue el análisis documental. Según Arias (2020) se basa en temas relacionados a documentación, libros, periódicos, revistas, actas notariales, tratados, conferencias escritas, etc., con el propósito de establecer relaciones. Para Rodríguez e Ibarra (como se citó en Hamodi, López y López, 2015) manifestaron que son “estrategias que utiliza el evaluador para recoger sistemáticamente información sobre el objeto evaluado. Pueden ser de tres tipos, la observación, la encuesta (entrevistas) y el análisis documental y de producciones” (p.154)

En la presente investigación se utilizó la técnica de análisis documental de los estados financieros de la empresa.

4.5.2. Instrumentos

Sánchez, et al. (2018) define que “es la herramienta que se emplea para medir las variables de un fenómeno. Puede ser un cuestionario impreso, una escala de observación, un aparato, etc.” (p. 78).

El instrumento que se utilizó fue la ficha de recolección de datos, la cual tuvo descritas los indicadores que se evaluaron, tal como se muestra en el anexo 2.

4.6. Análisis y procesamiento de datos

4.6.1. Análisis

Luego de la aprobación del proyecto de investigación por las autoridades correspondientes. Se procedió a recopilar la información financiera de acuerdo con los objetivos para luego realizar la presentación de tablas o gráficos usando el programa MS Microsoft Excel 2019 y programa SPSS.

4.6.2. Procesamiento de datos

Se usó el programa MS Microsoft Excel 2019. Para responder al objetivo general, al igual que los específicos. El cual consistió en evaluar los ratios financieros relacionados al endeudamiento que mantiene la empresa mediante el apalancamiento financiero, ratio de endeudamiento patrimonial y la razón de endeudamiento del activo, mediante la información brindada por el Balance General y los Estados de Resultados. Por otro lado, se calculó la rentabilidad de la empresa, mediante el Indicador de rentabilidad de los activos (ROA), indicador de rentabilidad sobre patrimonio (ROE) y también el indicador de rentabilidad neta sobre las ventas. Con el cálculo de los ratios obtuvimos información más específica que permitió analizar la relación de las variables en estudio.

V. RESULTADOS

5.1. Resultados descriptivos

Para un mejor análisis de la información financiera de la empresa Servifreight S.A.C, se evaluó los estados financieros del período 2015 - 2019 mediante indicadores financieros, obteniendo los siguientes resultados:

- **Resultados históricos:** Son aquellos resultados obtenidos a partir de los Estados Financieros de la empresa durante los años comprendidos entre 2015 - 2019, presentados y analizados mediante indicadores financieros.
- **Resultados proyectados:** Son aquellos resultados obtenidos a partir de los Estados Financieros Proyectados evaluados mediante indicadores financieros, donde se presentan estimaciones que la empresa obtendría durante el periodo de análisis si no utiliza el leasing financiero.
- **Resultados comparativos:** Son aquellos donde se presenta la comparación de los indicadores obtenidos a partir de los Estados Financieros Históricos y los indicadores calculados de acuerdo a los Estados Financieros Proyectados, con el propósito de indicar las diferencias que se presentan.

5.1.1. Resultado descriptivo-histórico

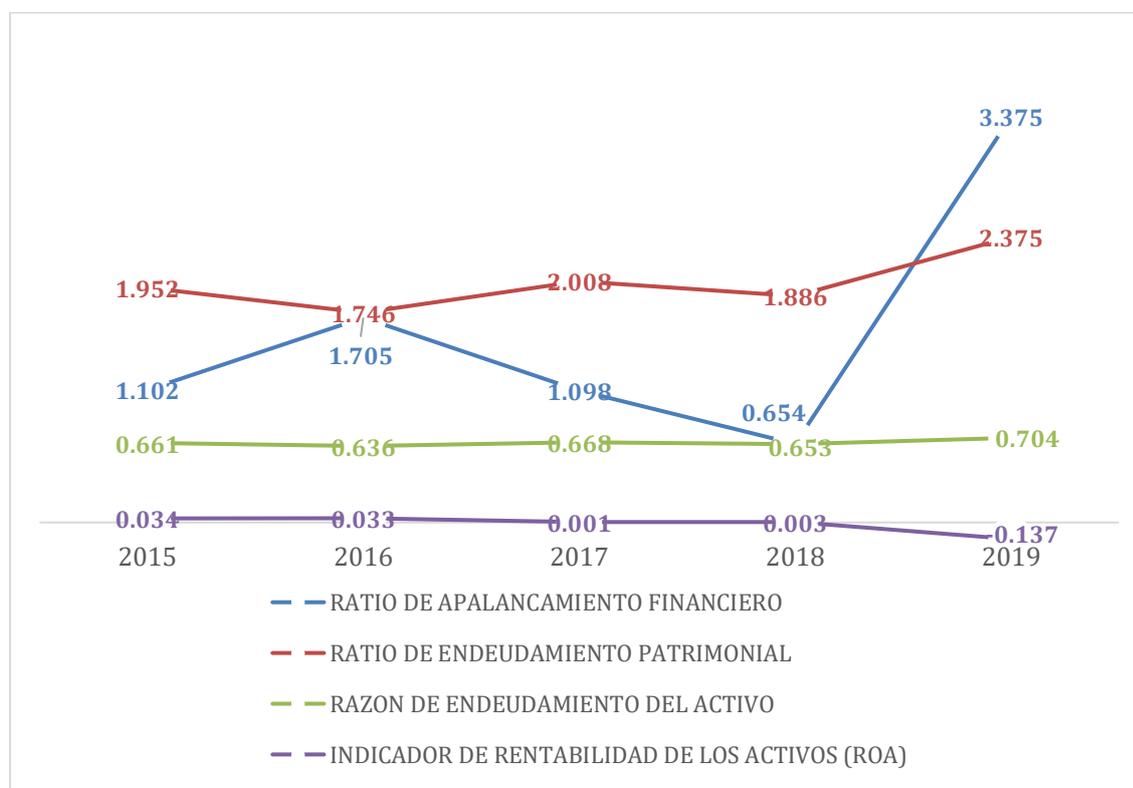
- **Hipótesis específica N° 1:** El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N° 1, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores del Leasing Financiero (apalancamiento financiero, endeudamiento del activo y endeudamiento patrimonial) y el indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) de la empresa.

Tabla 1*Leasing financiero y rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019*

Años	Ratio de apalancamiento financiero	Ratio de endeudamiento patrimonial	Razón de endeudamiento del activo	Indicador de rentabilidad de los activos (ROA)
2015	1.102	1.952	0.661	0.034
2016	1.705	1.746	0.636	0.033
2017	1.098	2.008	0.668	0.001
2018	0.654	1.886	0.653	0.003
2019	3.375	2.375	0.704	-0.137

Fuente: Estados Financieros - Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 2*Leasing financiero y rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019*

Fuente: Tabla 1
Elaboración propia.

De acuerdo a la información presentada en la Tabla 1 y Figura 2, se observa que la empresa ha mantenido altos niveles de endeudamiento, los cuales se relacionan con las utilidades, el patrimonio y los activos. Permitiendo evidenciar que la empresa se encuentra endeudada y que la deuda no se está usando adecuadamente ya que la rentabilidad de los activos presenta un comportamiento decreciente incluso alcanza valores negativos en el año 2019, como consecuencia de la caída de las ventas y el monto de las obligaciones financieras que se debe pagar.

- **Análisis descriptivo para las dimensiones de la variable leasing financiero:**

Apalancamiento financiero:

Tabla 2

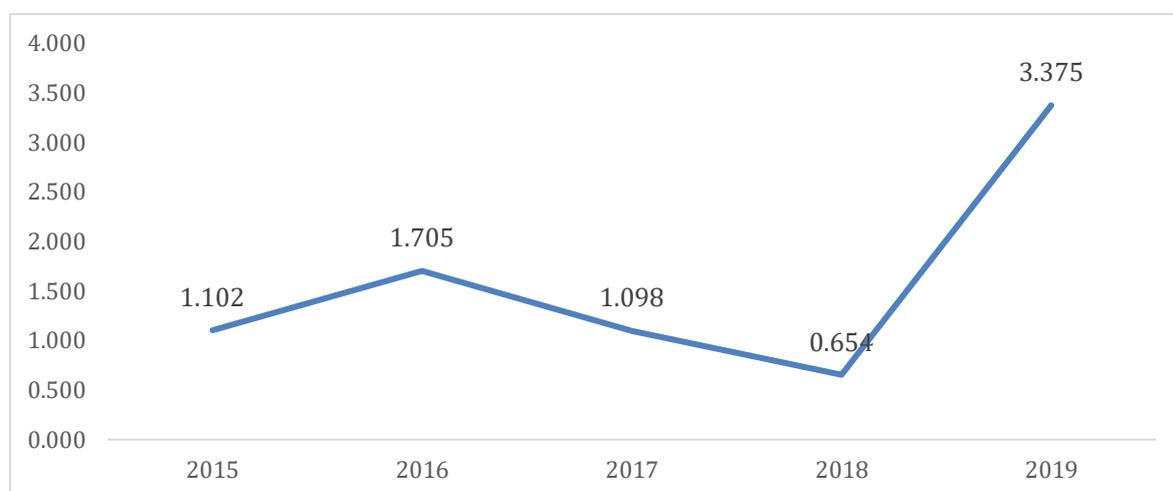
Ratios de apalancamiento financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Activo total	Fondos propios	BAI	BAII	Ratio de apalancamiento financiero
2015	S/ 3,130,146.00	S/ 1,060,300.00	S/ 105,111.00	S/ 281,467.00	1.102
2016	S/ 3,135,543.00	S/ 1,141,822.00	S/ 199,175.00	S/ 320,751.00	1.705
2017	S/ 3,299,988.00	S/ 1,097,129.00	S/ 49,931.00	S/ 136,801.00	1.098
2018	S/ 3,194,829.16	S/ 1,107,190.23	S/ 32,063.28	S/ 141,530.05	0.654
2019	S/ 2,552,409.14	S/ 756,299.07	-S/ 186,048.03	-S/ 186,048.03	3.375

Fuente: Estados Financieros Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 3

Ratio de apalancamiento financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 2.
Elaboración propia.

De acuerdo a la Tabla 2 y Figura 3, se evidencia que, durante los años 2015, 2016 y 2017 la empresa ha mantenido un nivel de endeudamiento superior a 1, en el año 2018 el ratio de apalancamiento financiero fue menor a 1. Sin embargo, en el año 2019 la empresa obtuvo un valor alto ubicándose por encima de valores promedios aceptables, causado por la reducción de los fondos propios y las pérdidas obtenidas como resultado del ejercicio. Asimismo, se presenta la evolución del ratio de apalancamiento financiero, donde se observa que el menor valor obtenido fue en el año 2018 y el valor más elevado fue en el año 2019, teniendo este indicador un promedio de 1.587. Por otro lado, se debe recordar que mayor deuda no significa mayor rentabilidad, ya que se tiene gastos financieros elevados.

Ratio de endeudamiento patrimonial:

Tabla 3

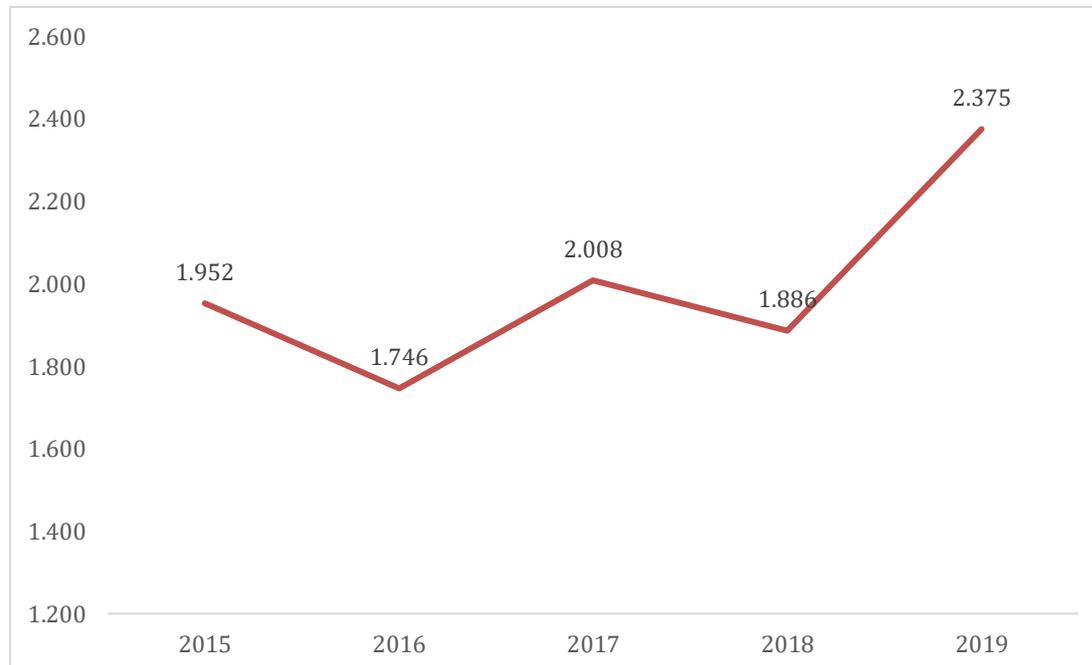
Ratios de endeudamiento patrimonial de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Pasivo total	Patrimonio	Ratio de endeudamiento patrimonial
2015	S/ 2,069,846.00	S/ 1,060,300.00	1.952
2016	S/ 1,993,721.00	S/ 1,141,822.00	1.746
2017	S/ 2,202,859.00	S/ 1,097,129.00	2.008
2018	S/ 2,087,638.94	S/ 1,107,190.23	1.886
2019	S/ 1,796,110.08	S/ 756,299.07	2.375

Fuente: Estados Financieros Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 4

Ratios de endeudamiento patrimonial de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 3.
Elaboración propia.

En la Tabla 3 y Figura 4, se observa que la empresa mantiene obligaciones financieras altas con relación al patrimonio, los valores del pasivo total son mayores que los valores de

patrimonio. Por lo cual se menciona que la empresa se encuentra endeudada y no cuenta con buena capacidad de pago, ya que el ratio es mayor a 1 y en el año 2019 empeora su endeudamiento alcanzando niveles superiores a 2. A su vez se presenta la evolución del ratio de endeudamiento patrimonial, se puede apreciar que la empresa mantiene valores superiores a 1, asimismo, indica que el menor valor se presenta en el año 2016 y el valor más elevado en el año 2019, teniendo este indicador un promedio de 1.993.

Ratio de endeudamiento del activo:

Tabla 4

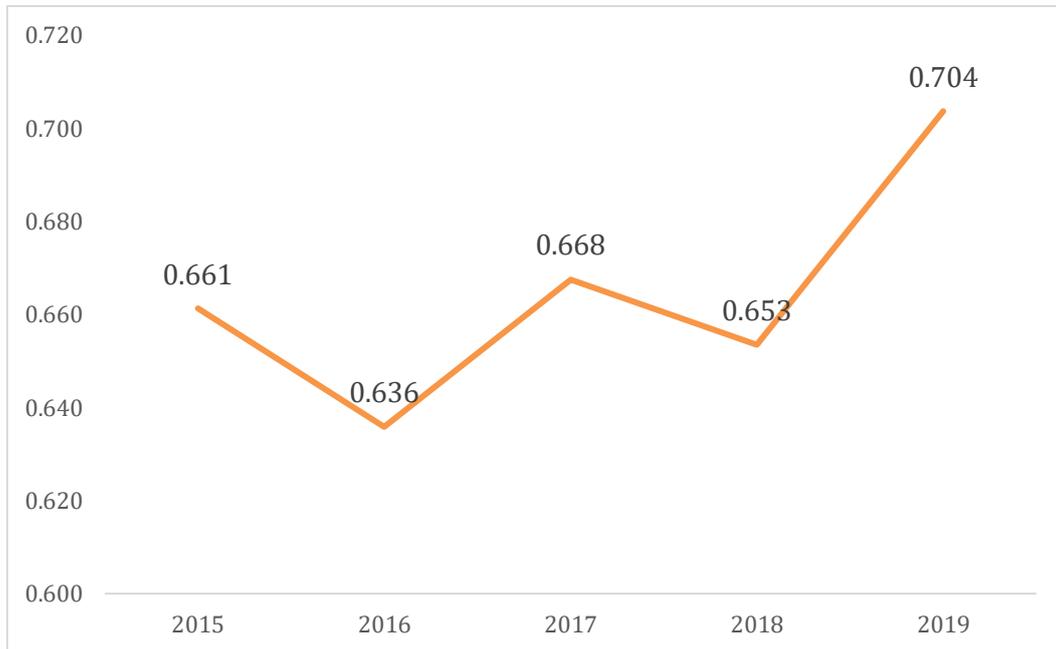
Ratios de endeudamiento del activo de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Pasivo total	Activo total	Ratio de endeudamiento del activo
2015	S/ 2,069,846.00	S/ 3,130,146.00	0.661
2016	S/ 1,993,721.00	S/ 3,135,543.00	0.636
2017	S/ 2,202,859.00	S/ 3,299,988.00	0.668
2018	S/ 2,087,638.94	S/ 3,194,829.16	0.653
2019	S/ 1,796,110.08	S/ 2,552,409.15	0.704

Fuente: Estados Financieros Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 5

Ratios de endeudamiento del activo de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 4.
Elaboración propia.

En la Tabla 4 y Figura 5, se presenta la evolución del ratio de endeudamiento del activo, en el cual se puede apreciar que, durante el periodo de análisis, el menor valor se presenta en el año 2016 y el valor más elevado en el año 2019, teniendo este indicador un promedio de 0.664, el cual se sitúa por encima de 0.5. De acuerdo a los datos se evidencia que la empresa mantiene obligaciones financieras menores a 1, por lo cual se establece que la empresa tiene más activos que deuda. Sin embargo, se determina que valores superiores a 0.5, afecta la capacidad que tiene la empresa para hacer frente a la deuda. Asimismo, se observa que este indicador aumentó en el año 2019, por la caída de los activos como consecuencia del bajo nivel de ventas ese año.

- **Análisis del Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA)**

Tabla 5

Indicador de rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Utilidad neta	Activo total	Indicador de rentabilidad de los activos (ROA)
2015	S/ 105,111.00	S/ 3,130,146.00	0.034
2016	S/ 104,575.00	S/ 3,135,543.00	0.033
2017	S/ 4,476.00	S/ 3,299,988.00	0.001
2018	S/ 8,862.75	S/ 3,194,829.16	0.003
2019	-S/ 350,891.16	S/ 2,552,409.14	-0.137

Fuente: Estados Financieros Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 6

Indicador de rentabilidad de los activos de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 5.
Elaboración propia.

La Tabla 5 y Figura 6, presenta la evolución del ratio de la rentabilidad de los activos, en el cual se puede apreciar que, durante el periodo de análisis, el menor valor se presenta en el año 2019 y el valor más elevado en el año 2016, teniendo este indicador un promedio de -0.013. De acuerdo a los datos presentados, se evidencia que la empresa obtiene bajos niveles de rentabilidad de los activos, lo cual se redujo considerablemente desde el año 2016, ya que la empresa tuvo muchas obligaciones financieras que cumplir y en el año 2019 se presentó una situación crítica ya que se obtuvo rentabilidad negativa a causa de los bajos niveles de ventas.

- **Hipótesis específica N° 2:** El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N°2, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores de Leasing Financiero (apalancamiento financiero, endeudamiento del activo y endeudamiento patrimonial) y el indicador de Rentabilidad sobre el Patrimonio (ROE) de la empresa.

Tabla 6

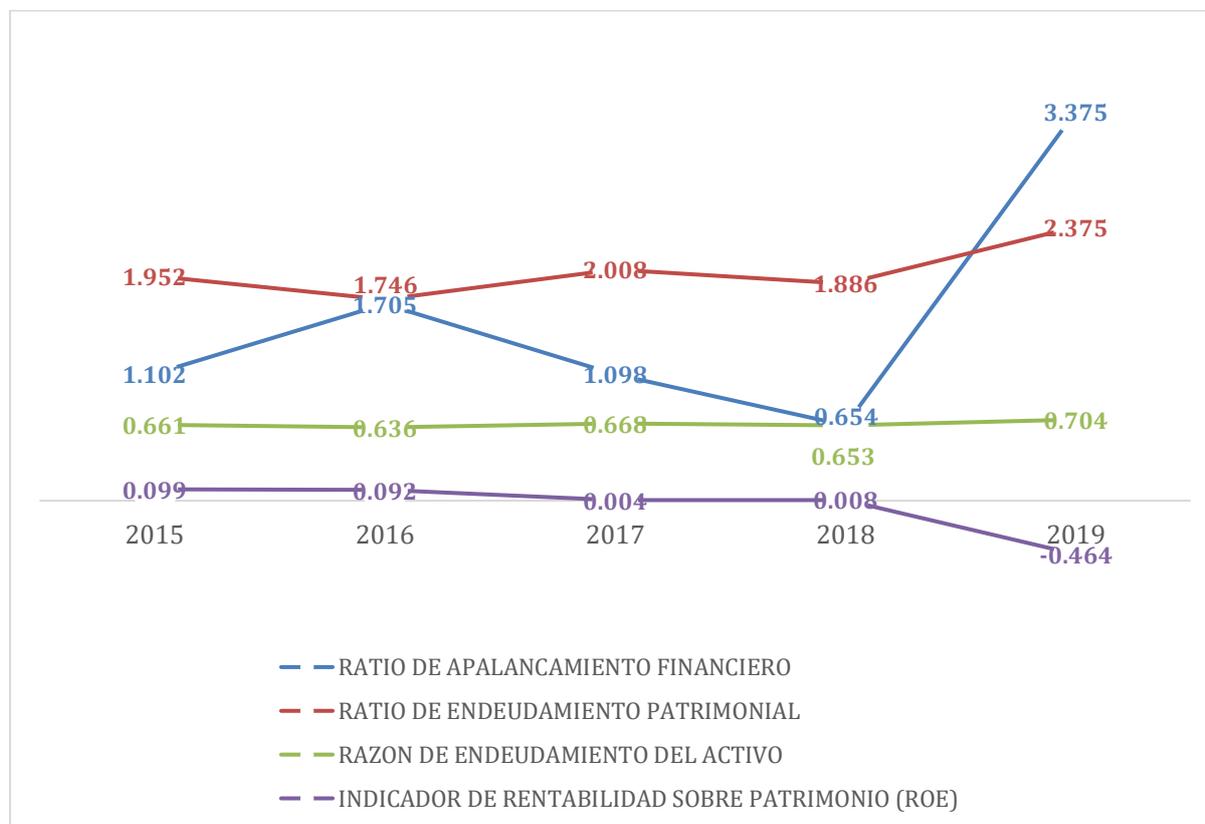
Leasing financiero y rentabilidad sobre patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Ratio de apalancamiento financiero	Ratio de endeudamiento patrimonial	Razón de endeudamiento del activo	Indicador de rentabilidad sobre patrimonio (ROE)
2015	1.102	1.952	0.661	0.099
2016	1.705	1.746	0.636	0.092
2017	1.098	2.008	0.668	0.004
2018	0.654	1.886	0.653	0.008
2019	3.375	2.375	0.704	-0.464

Fuente: Estados Financieros Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 7

Leasing financiero y rentabilidad sobre patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 6.
Elaboración propia.

En la Tabla 6 y Figura 7, se evidencia que la empresa ha mantenido altos niveles de endeudamiento, los cuales se relacionan con las utilidades, el patrimonio y los activos. Los resultados de las dimensiones del leasing permiten determinar que la empresa se encuentra endeudada y que la deuda no se está usando adecuadamente durante los últimos años ya que la rentabilidad de los activos se reduce considerablemente a partir del 2017, incluso alcanza valores negativos en el año 2019, como consecuencia de la caída de las ventas y las obligaciones financieros que se mantienen.

- **Análisis del Indicador de Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)**

Tabla 7

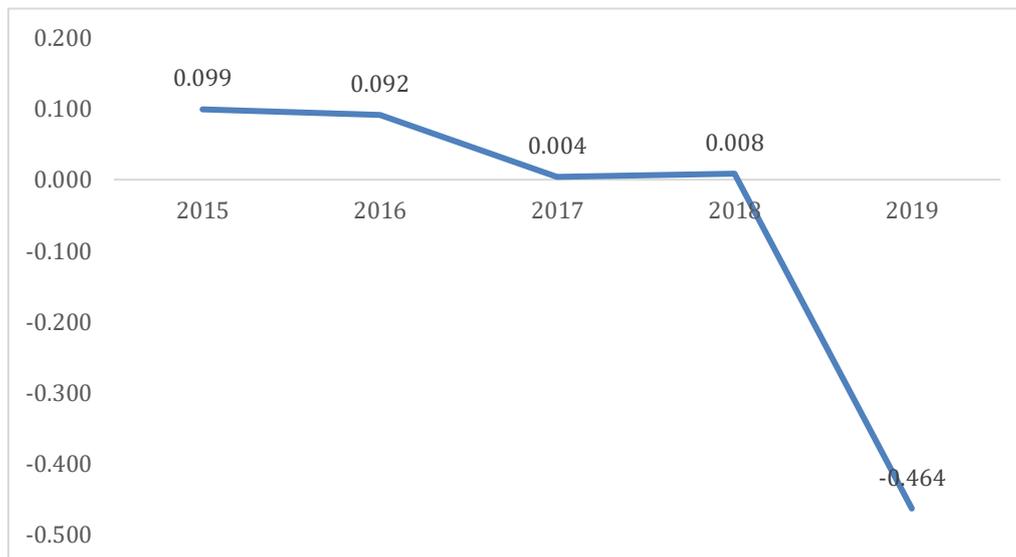
Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Utilidad neta	Patrimonio	Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio (ROE)
2015	S/ 105,111.00	S/ 1,060,300.00	0.099
2016	S/ 104,575.00	S/ 1,141,822.00	0.092
2017	S/ 4,476.00	S/ 1,097,129.00	0.004
2018	S/ 8,862.75	S/ 1,107,190.23	0.008
2019	-S/ 350,891.16	S/ 756,299.07	-0.464

Fuente: Estados Financieros Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 8

Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 7.
Elaboración propia.

La Tabla 7 y Figura 8, presenta la evolución del indicador de rentabilidad sobre patrimonio, en el cual se puede apreciar que, durante el periodo de análisis, el menor valor se presenta en el año 2019 y el valor más elevado en el año 2016, teniendo este indicador

un promedio de -0.052. De acuerdo a los datos, se evidencia que la empresa obtiene elevados rentabilidad sobre patrimonio durante los años 2015 y 2016, lo cual se redujo considerablemente desde el año 2017, ya que la empresa redujo el valor de las utilidades netas y en el año 2019 se presentó una situación crítica ya que se obtuvo rentabilidad negativa a causa de los bajos niveles de ventas.

- **Hipótesis específica N° 3:** El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis N° 3, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores de Leasing Financiero (apalancamiento financiero, endeudamiento del activo y endeudamiento patrimonial) y el indicador de Rentabilidad Neta sobre las ventas de la empresa.

Tabla 8

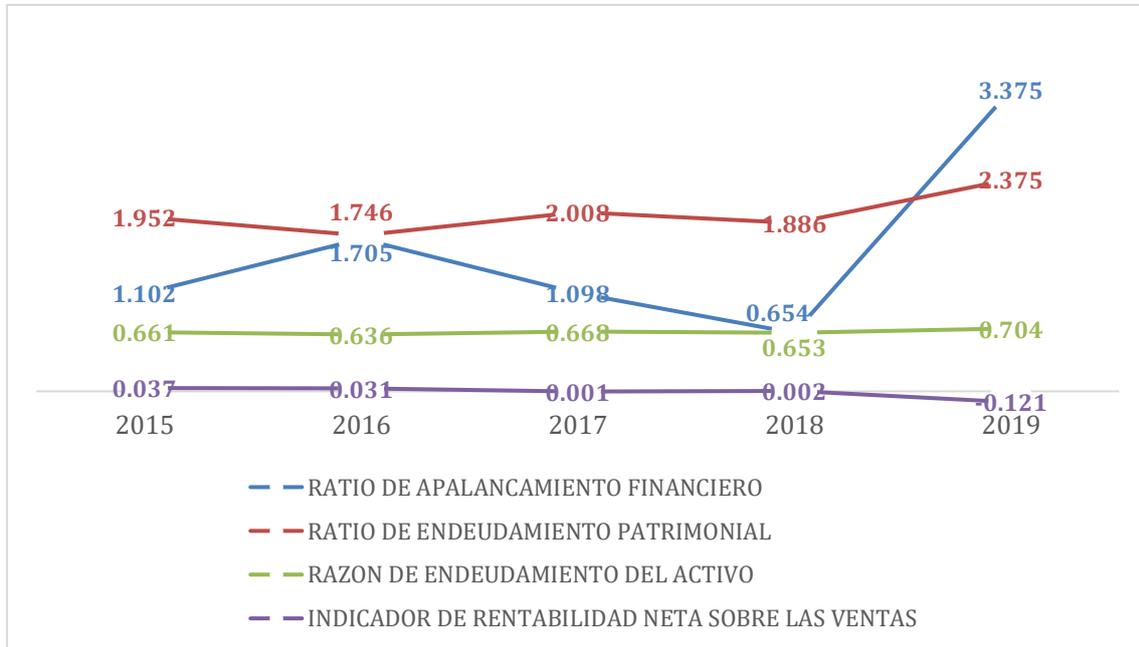
Leasing financiero y rentabilidad neta sobre las ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

AÑOS	Ratio de apalancamiento financiero	Ratio de endeudamiento patrimonial	Razón de endeudamiento del activo	Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas
2015	1.102	1.952	0.661	0.037
2016	1.705	1.746	0.636	0.031
2017	1.098	2.008	0.668	0.001
2018	0.654	1.886	0.653	0.002
2019	3.375	2.375	0.704	-0.121

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 9

Leasing financiero y rentabilidad neta sobre ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 8.
Elaboración propia.

En la Tabla 8 y Figura 9, se evidencia que la empresa ha mantenido altos niveles de endeudamiento, los cuales se relacionan con las utilidades, el patrimonio y los activos. Los resultados de las dimensiones del leasing permiten determinar que la empresa se encuentra endeudada y que la deuda no se está usando adecuadamente durante los últimos años ya que la rentabilidad de las ventas cae considerablemente desde el 2015, presentando un valor negativo el año 2019 a causa de los bajos niveles de ventas y las obligaciones financieras que se mantienen,

- **Análisis del Indicador Rentabilidad neta sobre las ventas**

Tabla 9

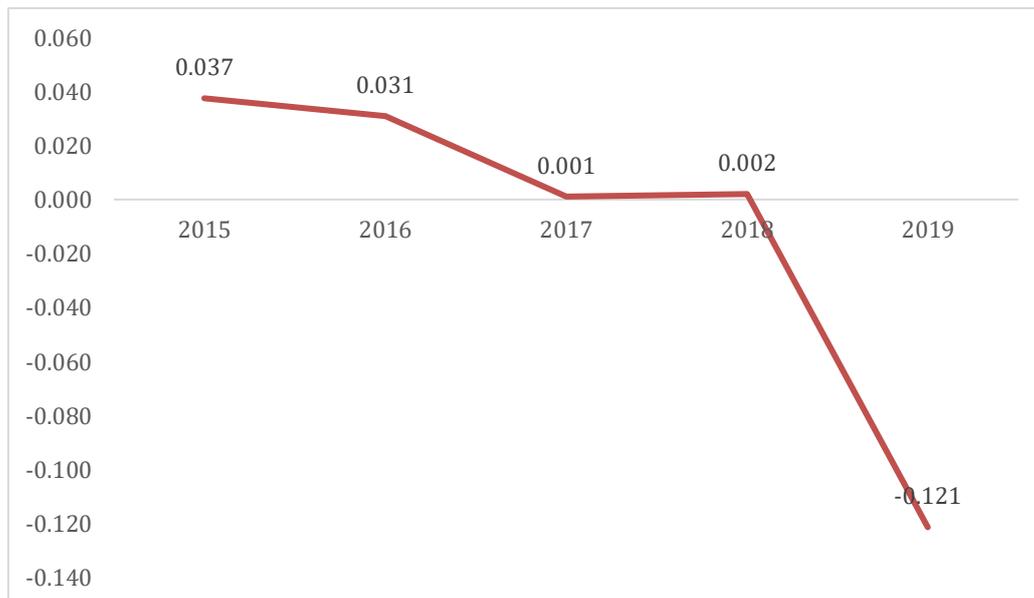
Indicador de rentabilidad neta sobre ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Utilidad neta	Ventas	Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas
2015	S/ 105,111.00	S/ 2,804,915.00	0.037
2016	S/ 104,575.00	S/ 3,399,275.00	0.031
2017	S/ 4,476.00	S/ 4,197,919.00	0.001
2018	S/ 8,862.75	S/ 4,583,893.81	0.002
2019	-S/ 350,891.16	S/ 2,891,022.26	-0.121

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 10

Indicador de rentabilidad neta sobre ventas de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Tabla 9.
Elaboración propia.

En la Tabla 9 y Figura 10, presenta la evolución del indicador de rentabilidad sobre las ventas, en el cual se puede apreciar que, durante el periodo de análisis, el menor valor se presenta en el año 2019 y el valor más elevado en el año 2015, teniendo este indicador un promedio de -0.010. De acuerdo a los datos, se evidencia que la empresa obtiene bajos

niveles de rentabilidad neta sobre las ventas durante los años 2015 y 2016, los cuales se contraen aún más a partir del 2017, ya que la empresa redujo el valor de las utilidades netas y en el año 2019 se presentó una situación crítica ya que se obtuvo rentabilidad negativa a causa de los bajos niveles de ventas.

- **Hipótesis general:** El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.

Para demostrar la hipótesis general, se realizó una comparación entre los indicadores de leasing financiero y rentabilidad.

Tabla 10

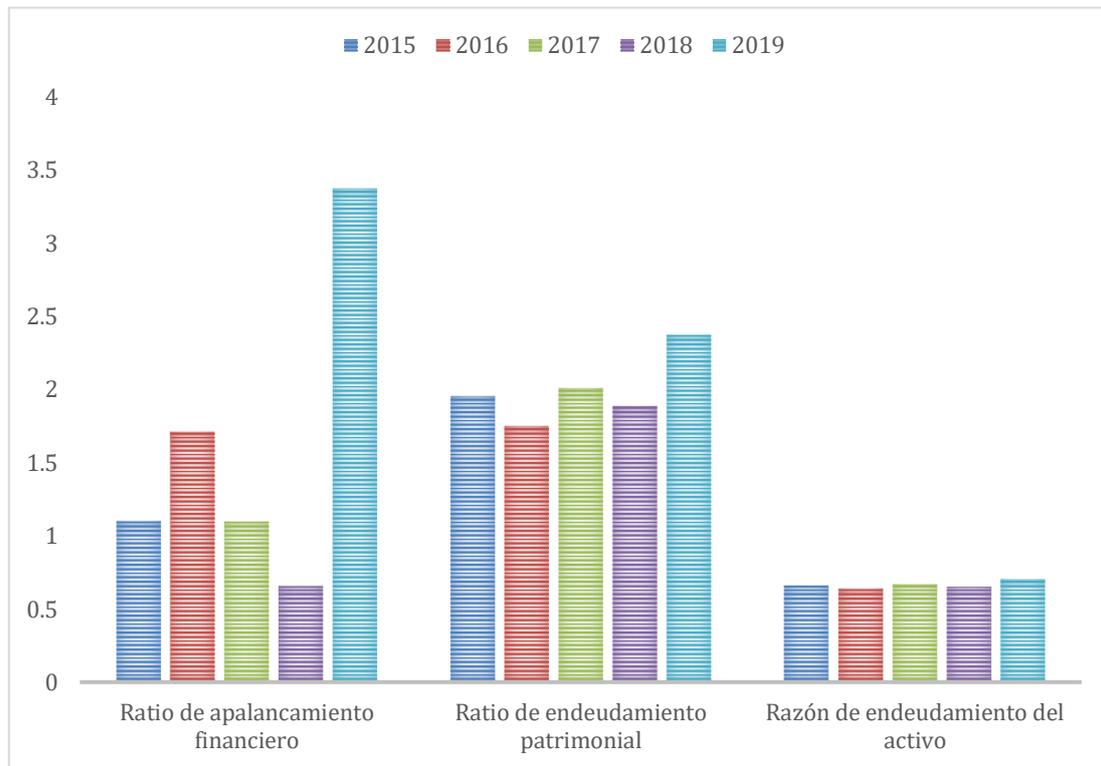
Dimensiones del leasing financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Leasing financiero	2015	2016	2017	2018	2019
Ratio de apalancamiento financiero	1.102	1.705	1.098	0.654	3.375
Ratio de endeudamiento patrimonial	1.952	1.746	2.008	1.886	2.375
Razón de endeudamiento del activo	0.661	0.636	0.668	0.653	0.704

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 11

Dimensiones del leasing financiero de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



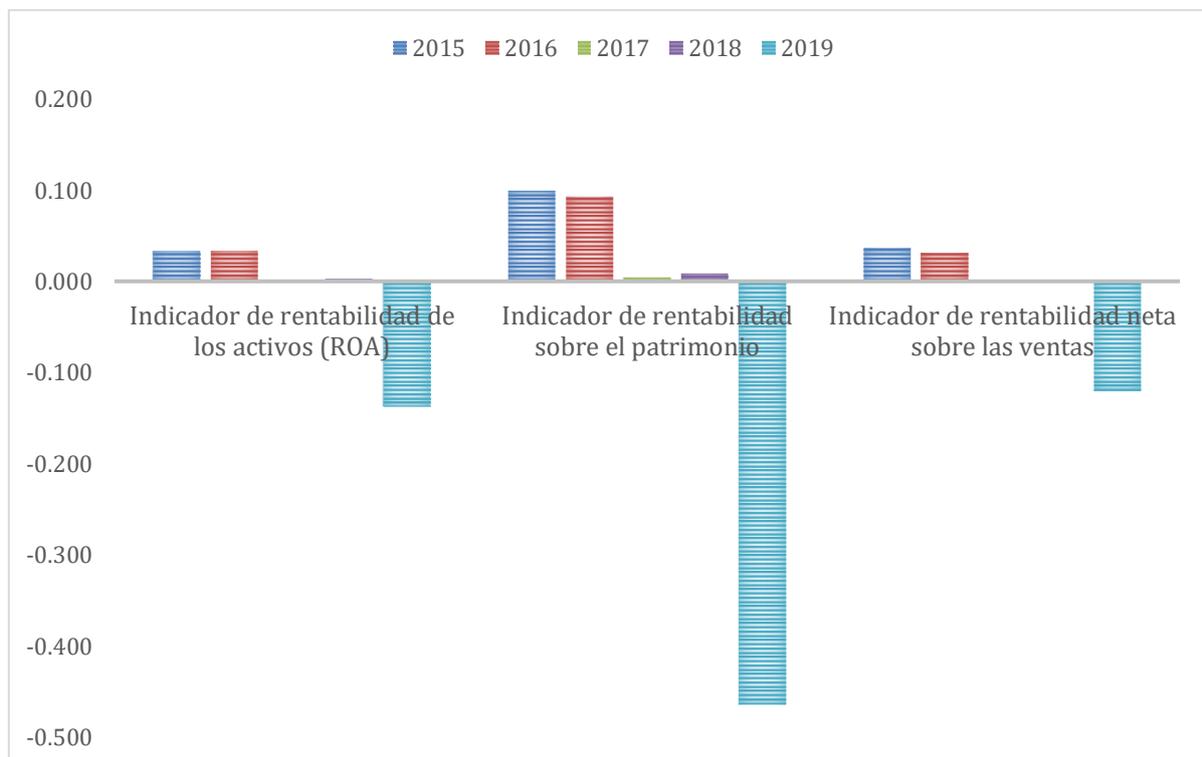
Fuente: Tabla 10.
Elaboración propia.

En la Tabla 10 y Figura 11 se observa el valor de las dimensiones de la variable leasing financiero, permiten evidenciar el nivel de endeudamiento que mantiene la empresa, mediante distintas ratios que comparan los pasivos totales con las utilidades, patrimonio y los activos. De acuerdo a los datos recopilados se observa que la empresa se encuentra endeudada alcanzando niveles altos durante el año 2019 a causa de la caída de los niveles de ventas y el pago de las obligaciones financieras.

Tabla 11*Dimensiones de la rentabilidad de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019*

Indicadores financieros	2015	2016	2017	2018	2019
Indicador de rentabilidad de los activos (ROA)	0.034	0.033	0.001	0.003	-0.137
Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio	0.099	0.092	0.004	0.008	-0.464
Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas	0.037	0.031	0.001	0.002	-0.121

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 12*Dimensiones de la rentabilidad de la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019*

Fuente: Tabla 11.
Elaboración propia.

La información presentada en la Tabla 11 y Figura 12, brinda la posibilidad para realizar el análisis del comportamiento de la rentabilidad en la empresa durante el periodo de

análisis, se observa que la rentabilidad de los activos, la rentabilidad sobre el patrimonio y sobre las ventas caen considerablemente debido a las obligaciones financieras que mantiene la empresa por el leasing financiero. Asimismo, se observa que, en el año 2019, la empresa obtuvo niveles de rentabilidad negativa a causa de bajos niveles de ventas y el pago de las obligaciones financieras.

5.1.2. Resultado descriptivo-proyectados

- **Hipótesis específica N° 1:** El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N° 1, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores apalancamiento financiero, endeudamiento del activo, endeudamiento patrimonial y el indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) de la empresa, bajo el escenario que no se utiliza el leasing financiero.

Tabla 12

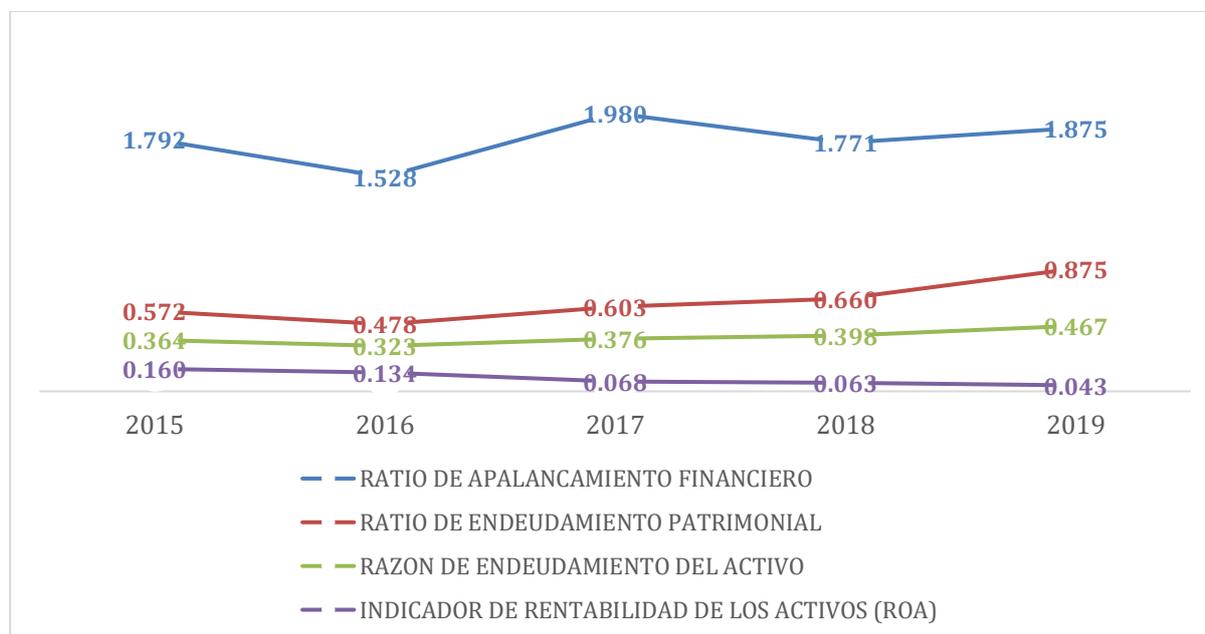
Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) proyectados sin Leasing Financiero.

Años	Ratio de apalancamiento financiero	Ratio de endeudamiento patrimonial	Razón de endeudamiento del activo	Indicador de rentabilidad de los activos (ROA)
2015	1.792	0.572	0.364	0.160
2016	1.528	0.478	0.323	0.134
2017	1.980	0.603	0.376	0.068
2018	1.771	0.660	0.398	0.063
2019	1.875	0.875	0.467	0.043

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 13

Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) proyectados sin Leasing Financiero.



Fuente: Tabla 12.
Elaboración propia.

En la Tabla 12 y Figura 13, se presentan los indicadores de endeudamiento de la empresa, en donde se puede observar que los ratios de apalancamiento financiero se encuentran en valores superiores a 1, asimismo, el ratio de endeudamiento patrimonial se encuentra por debajo de 1, lo cual permite señalar que la empresa cuenta con buena capacidad de pago. Por otro lado, se señala que los valores de la razón de endeudamiento son menores a 0.5, esto permite mencionar que la empresa mantiene un nivel de deuda manejable de acuerdo a sus utilidades, patrimonio y activos. Sumado a ello, se observa que los valores de la rentabilidad caen durante el periodo de análisis, lo cual se explica por niveles bajos de ventas y factores externos.

- **Ratio de Apalancamiento Financiero Proyectados sin Leasing Financiero**

Tabla 13

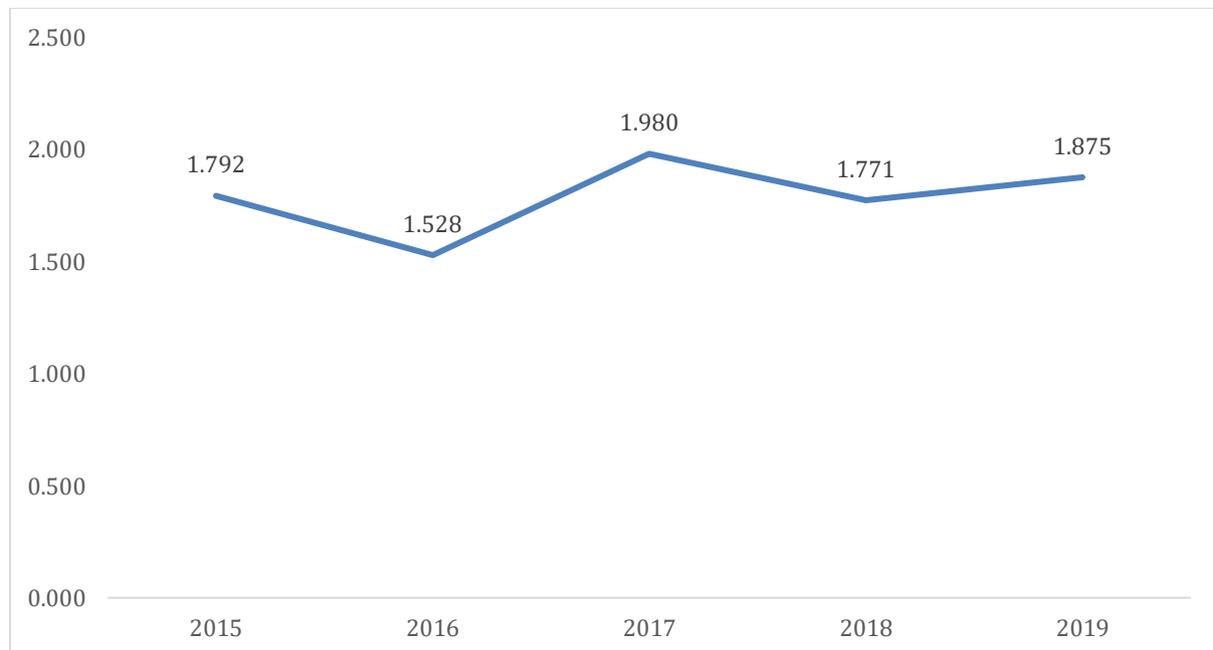
Ratio de Apalancamiento Financiero proyectado sin Leasing Financiero

Años	Activo total	Fondos propios	BAI	BAlI	Ratio de apalancamiento financiero proyectado sin leasing financiero
2015	S/ 2,006,010.00	S/ 1,276,107.00	S/ 320,918.00	S/ 281,467.00	1.792
2016	S/ 1,911,340.00	S/ 1,293,202.00	S/ 331,558.00	S/ 320,751.00	1.528
2017	S/ 1,965,448.00	S/ 1,226,004.00	S/ 168,947.00	S/ 136,801.00	1.980
2018	S/ 2,035,528.90	S/ 1,226,143.87	S/ 151,016.92	S/ 141,530.05	1.771
2019	S/ 2,256,636.91	S/ 1,203,728.93	S/ 153,012.75	S/ 153,012.75	1.875

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 14

Ratio de Apalancamiento Financiero proyectado sin Leasing Financiero



Fuente: Tabla 13.
Elaboración propia.

De acuerdo a la Tabla 13 y Figura 14, se observa que, la empresa mantiene un nivel de endeudamiento por encima de 1, esta deuda hace referencia a cuentas por pagar terceros, títulos por pagar, entre otros. Por otro lado, se observa que la empresa obtiene beneficios positivos durante el periodo de análisis, lo cual establece que el nivel de endeudamiento es manejable para el desempeño de la empresa. Asimismo, se presenta la evolución del ratio de apalancamiento financiero sin leasing financiero, donde se observa que el menor valor obtenido fue en el año 2016 y el valor más elevado fue en el año 2017, teniendo este indicador un promedio de 1.7885.

- **Ratio de Endeudamiento Patrimonial Proyectados sin Leasing Financiero**

Tabla 14

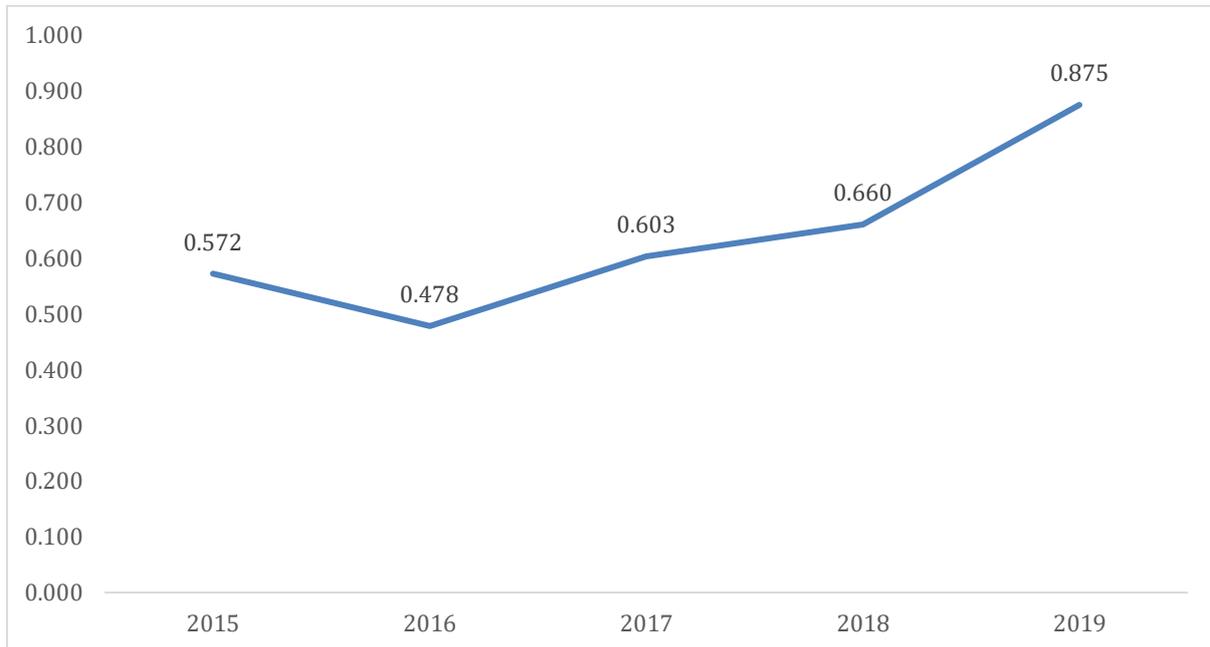
Ratio de Endeudamiento Patrimonial proyectado sin Leasing Financiero

Años	Pasivo total	Patrimonio	Ratio de endeudamiento patrimonial proyectado sin leasing financiero
2015	S/ 729,903.00	S/ 1,276,107.00	0.572
2016	S/ 618,138.00	S/ 1,293,202.00	0.478
2017	S/ 739,444.00	S/ 1,226,004.00	0.603
2018	S/ 809,385.03	S/ 1,226,143.87	0.660
2019	S/ 1,052,907.98	S/ 1,203,728.93	0.875

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 15

Ratio de Endeudamiento Patrimonial proyectado sin Leasing Financiero



Fuente: Tabla 14.
Elaboración propia.

En la Tabla 14 y Figura 15, se observa que, la empresa mantiene un nivel de endeudamiento patrimonial bajo con relación al patrimonio, esta deuda hace referencia a cuentas por pagar terceros, títulos por pagar, entre otros. Asimismo, se establece que la empresa mantiene una buena capacidad de pago, debido a que el ratio se ubica en valores inferiores a 1. Sumado a ello, se presenta la evolución del ratio de endeudamiento patrimonial proyectado sin leasing financiero, se puede apreciar que la empresa mantiene valores inferiores a 1, además, señala que el menor valor se presenta en el año 2016 y el valor más elevado en el año 2019, teniendo este indicador un promedio de 0.6376.

- **Razón del Endeudamiento del Activo Proyectados sin Leasing Financiero**

Tabla 15

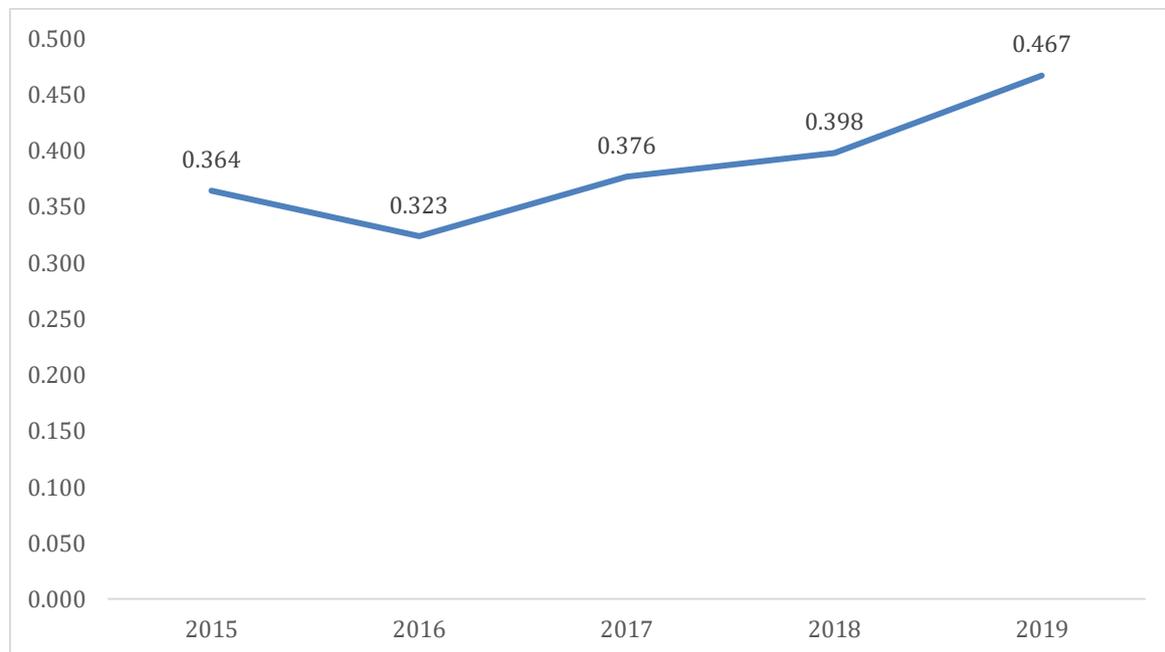
Ratio de Endeudamiento del Activo proyectado sin Leasing Financiero

Años	Pasivo total	Activo total	Ratio de endeudamiento del activo proyectado sin leasing financiero
2015	S/ 729,903.00	S/ 2,006,010.00	0.364
2016	S/ 618,138.00	S/ 1,911,340.00	0.323
2017	S/ 739,444.00	S/ 1,965,448.00	0.376
2018	S/ 809,385.03	S/ 2,035,528.90	0.398
2019	S/ 1,052,907.98	S/ 2,256,636.91	0.467

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 16

Ratio de Endeudamiento del Activo proyectado sin Leasing Financiero



Fuente: Tabla 15
Elaboración propia.

Según la Tabla 15 y Figura 16, se presenta la evolución del ratio de endeudamiento del activo proyectado sin leasing financiero, el cual evidencia que, durante el periodo de

análisis, el menor valor se presenta en el año 2016 y el valor más elevado en el año 2019, los cuales no superan el 0.5. Debido a este comportamiento se menciona que la empresa tiene la capacidad de hacer frente a la deuda sin afectar sus activos. Por otro lado, se observa que este indicador aumentó en el año 2019, situándose en un valor muy cercano a 0.5. Sin embargo, la empresa mantiene su capacidad de pago.

- **Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) Proyectados sin Leasing Financiero**

Tabla 16

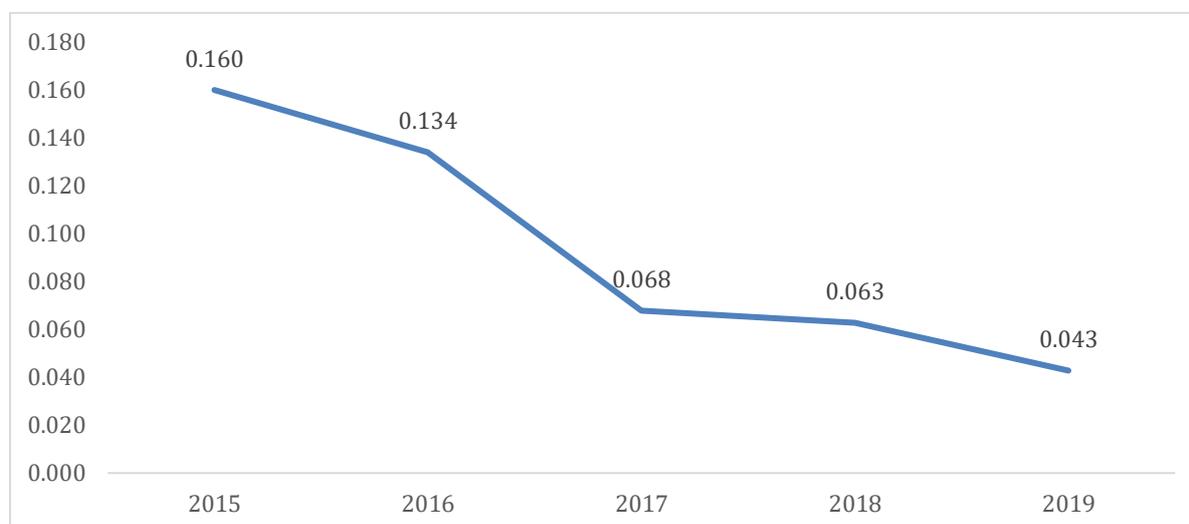
Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) Proyectados sin Leasing Financiero

Años	Utilidad neta	Activo total	Indicador de rentabilidad de los activos (ROA) proyectados sin leasing financiero
2015	S/ 320,918.00	S/ 2,006,010.00	0.160
2016	S/ 255,995.00	S/ 1,911,340.00	0.134
2017	S/ 133,351.00	S/ 1,965,448.00	0.068
2018	S/ 127,816.39	S/ 2,035,528.90	0.063
2019	S/ 96,538.70	S/ 2,256,636.91	0.043

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 17

Indicador de Rentabilidad de los Activos (ROA) Proyectados sin Leasing Financiero



Fuente: Tabla 16.
Elaboración propia.

La Tabla 16 y Figura 17, presenta la evolución del ratio de la rentabilidad de los activos proyectados sin leasing financiero, en el cual se puede apreciar que, durante el periodo de análisis, el menor valor se presenta en el año 2019 y el valor más elevado en el año 2015, teniendo este indicador un promedio de 0.0936. De acuerdo a los datos presentados, se evidencia que la empresa presenta una caída considerable de la rentabilidad durante el periodo de análisis, sin embargo, se mantiene positiva. Por otro lado, en el año 2019 se obtiene un valor crítico, esto causado por los bajos niveles de ventas y factores externos.

- **Hipótesis específica N° 2:** El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N° 2, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores apalancamiento financiero, endeudamiento del activo y endeudamiento patrimonial y el indicador de Rentabilidad sobre Patrimonio (ROE) de la empresa, bajo el escenario que no se utiliza el leasing financiero.

Tabla 17

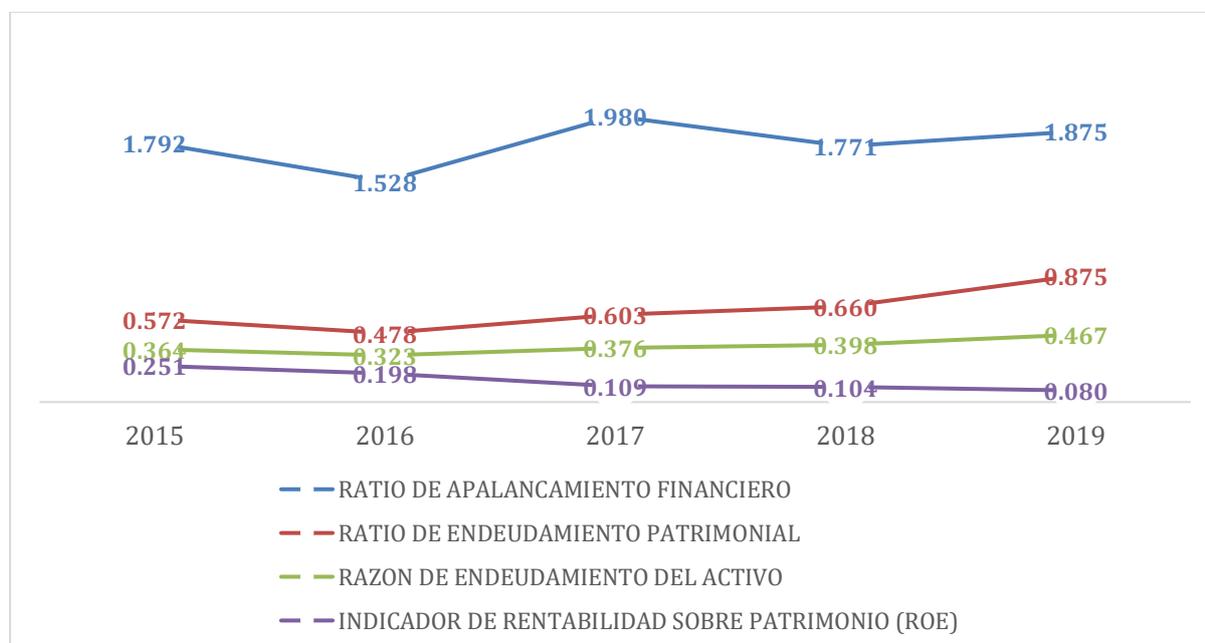
Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad sobre patrimonio (ROE) proyectados sin Leasing Financiero

Años	Ratio de apalancamiento financiero sin leasing	Ratio de endeudamiento patrimonial sin leasing	Razón de endeudamiento del activo sin leasing	Indicador de rentabilidad sobre patrimonio (ROE) proyectado sin leasing financiero
2015	1.792	0.572	0.364	0.251
2016	1.528	0.478	0.323	0.198
2017	1.980	0.603	0.376	0.109
2018	1.771	0.660	0.398	0.104
2019	1.875	0.875	0.467	0.080

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 18

Indicadores Financieros y el Indicador de Rentabilidad sobre patrimonio (ROE) proyectados sin leasing Financiero.



Fuente: Tabla 17.
Elaboración propia.

En la Tabla 17 y Figura 18, se observa que los ratios de apalancamiento financiero se encuentra en valores superiores a 1, asimismo, el ratio de endeudamiento patrimonial se encuentra por debajo de 1, lo cual permite señalar que la empresa cuenta con buena capacidad de pago. Sumado a ello, se señala que los valores de la razón de endeudamiento son menores a 0.5, esto permite mencionar que la empresa mantiene un nivel de deuda manejable de acuerdo a sus utilidades, patrimonio y activos. Por otra parte, se evidencia que los valores obtenidos de la rentabilidad sobre el patrimonio, son muy cercanos a 10%, lo cual permite determinar que los accionistas podrán adquirir utilidades, sin embargo, se observa que durante el periodo de análisis el rendimiento se reduce esto a causa de la caída de los niveles de ventas y factores externos.

- **Indicador de Rendimiento sobre Patrimonio (ROE) proyectado sin Leasing Financiero.**

Tabla 18

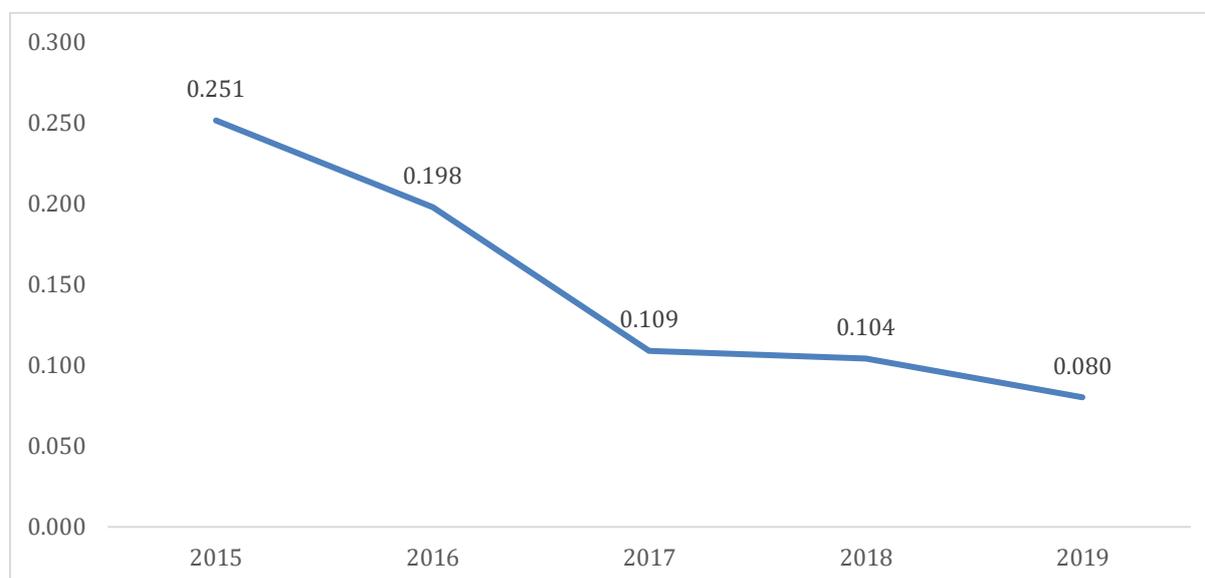
Indicador de Rendimiento sobre Patrimonio (ROE) Proyectados sin Leasing Financiero.

Años	Utilidad neta	Patrimonio	Indicador de rendimiento sobre patrimonio (ROE) proyectado sin leasing financiero
2015	S/ 320,918.00	S/ 1,276,107.00	0.251
2016	S/ 255,995.00	S/ 1,293,202.00	0.198
2017	S/ 133,351.00	S/ 1,226,004.00	0.109
2018	S/ 127,816.39	S/ 1,226,143.87	0.104
2019	S/ 96,538.70	S/ 1,203,728.93	0.080

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 19

Indicador de Rendimiento sobre Patrimonio (ROE) proyectado sin Leasing Financiero



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

La Tabla 18 y Figura 19, presenta la evolución del indicador de rentabilidad sobre patrimonio proyectado sin leasing financiero, en el cual se puede apreciar que, durante el periodo de análisis, el menor valor se presenta en el año 2019 y el valor más elevado en el año 2015, teniendo este indicador un promedio de 0.1484. De acuerdo a los datos, se evidencia que la empresa obtiene elevados rentabilidad sobre patrimonio durante los años 2015 y 2016. Sin embargo, se evidencia una caída considerablemente a partir del año 2017, ya que la empresa redujo el valor de las utilidades netas y en el año 2019 se presentó una situación crítica ya que se obtuvo un nivel de rentabilidad bajo a causa de bajos niveles de ventas y factores externos.

- **Hipótesis específica N° 3:** El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N° 3, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores apalancamiento financiero, endeudamiento del activo y

endeudamiento patrimonial y el indicador de Rentabilidad Neta sobre las ventas de la empresa, bajo el escenario que no se utiliza el leasing financiero.

Tabla 19

Indicadores Financieros y el Indicador de rentabilidad neta sobre ventas proyectados sin leasing Financiero.

Años	Ratio de apalancamiento financiero	Ratio de endeudamiento patrimonial	Razón de endeudamiento del activo	Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas proyectado sin leasing financiero
2015	1.792	0.572	0.364	0.114
2016	1.528	0.478	0.323	0.075
2017	1.980	0.603	0.376	0.032
2018	1.771	0.660	0.398	0.028
2019	1.875	0.875	0.467	0.030

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 20

Indicadores Financieros y el Indicador de rentabilidad neta sobre ventas proyectados sin leasing Financiero



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

En la Tabla 19 y Figura 20, se evidencia que la empresa ha mantenido altos niveles de endeudamiento, esta deuda hace referencia a cuentas por pagar terceros, títulos por pagar, entre otros. Los cuales se relacionan con las utilidades, el patrimonio y los activos. Por otro lado, se determina que la empresa presenta buena capacidad de pago sin poner en riesgo sus activos, sumado a ello, se observa que la empresa obtiene rentabilidad neta sobre las ventas positivas durante el periodo de análisis, evidenciando una caída por los bajos niveles de ventas y factores externos.

- **Indicador de Rentabilidad Neta sobre las Ventas Proyectadas sin Leasing Financiero**

Tabla 20

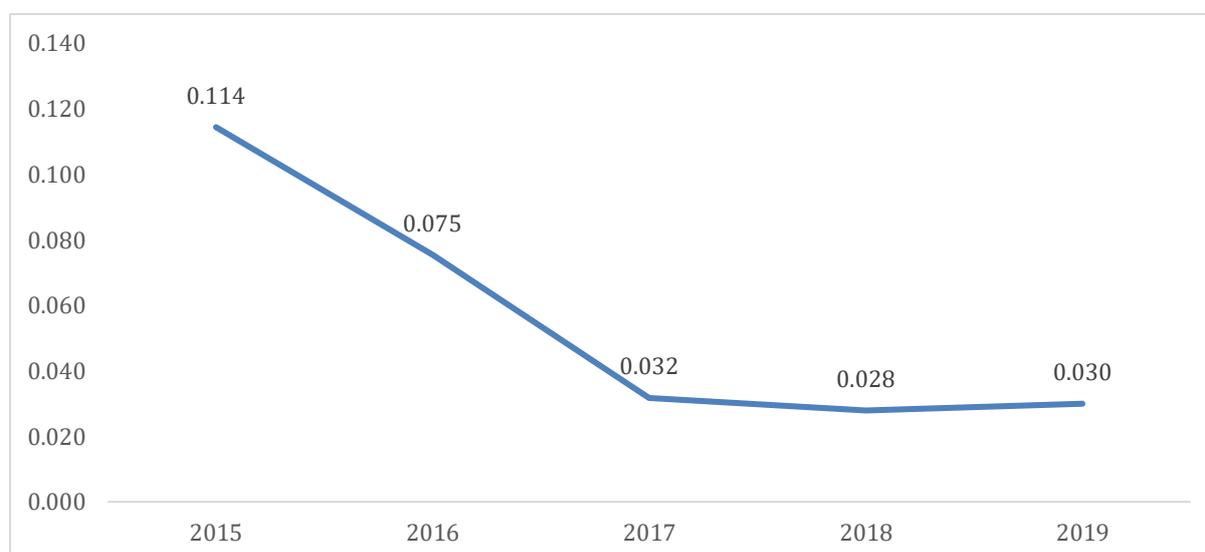
Indicador de Rentabilidad Neta sobre las Ventas Proyectados sin Leasing Financiero.

Años	Utilidad neta	Ventas	Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas proyectado sin leasing financiero
2015	S/ 320,918.00	S/ 2,804,915.00	0.114
2016	S/ 255,995.00	S/ 3,399,275.00	0.075
2017	S/ 133,351.00	S/ 4,197,919.00	0.032
2018	S/ 127,816.39	S/ 4,583,893.81	0.028
2019	S/ 96,538.70	S/ 3,230,083.04	0.030

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 21

Indicador de Rentabilidad Neta sobre las Ventas Proyectados sin Leasing Financiero.



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

En la Tabla 20 y Figura 21, presenta la evolución del indicador de rentabilidad sobre las ventas proyectados sin leasing financiero, en el cual se puede apreciar que, durante el periodo de análisis, el menor valor se presenta en el año 2018 y el valor más elevado en el año 2015, teniendo este indicador un promedio de 0.0558. Según los datos, se indica que la empresa presenta una caída considerable de la rentabilidad neta sobre las ventas, causado por los bajos niveles de ventas que se presentan en esos años y factores externos, sin embargo, se debe mencionar que los valores obtenidos son positivos en todo el periodo de análisis.

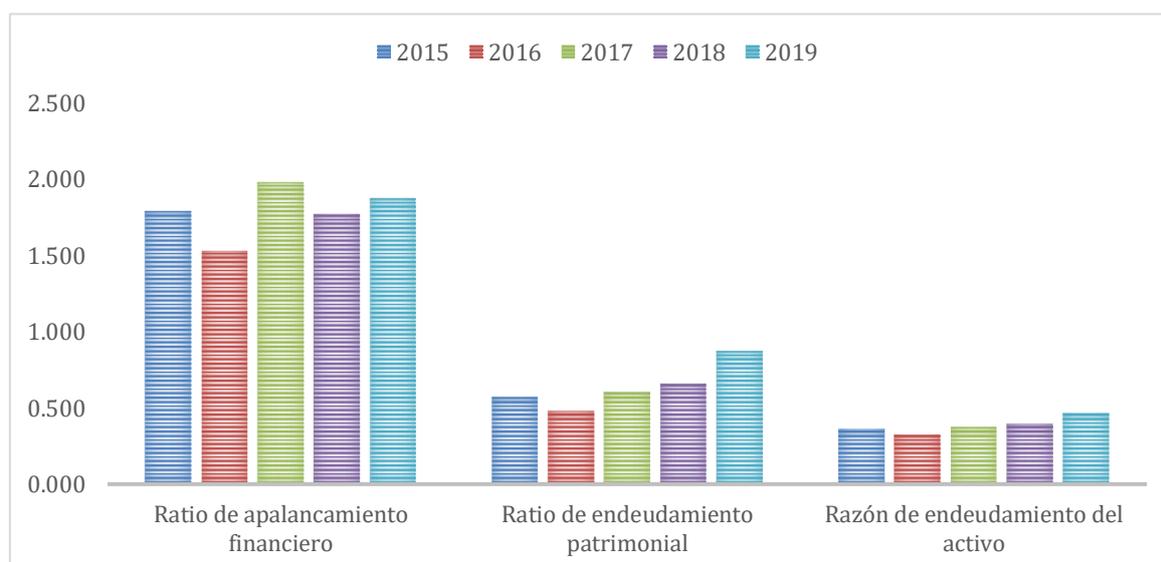
- **Hipótesis general:** El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.

Para demostrar la hipótesis general, se realizó una comparación entre los indicadores financieros proyectados y los indicadores de rentabilidad proyectados sin leasing financiero de la empresa.

Tabla 21*Indicadores Financieros proyectados sin Leasing Financiero*

Indicadores financieros	2015	2016	2017	2018	2019
Ratio de Apalancamiento Financiero	1.792	1.528	1.980	1.771	1.875
Ratio de Endeudamiento Patrimonial	0.572	0.478	0.603	0.660	0.875
Razón de Endeudamiento del Activo	0.364	0.323	0.376	0.398	0.467

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 22*Indicadores Financieros proyectados sin Leasing Financiero*

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

En la Tabla 21 y Figura 22 se observa el valor de los indicadores financieros proyectados sin leasing financiero, los cuales permiten observar que la empresa mantiene niveles elevados de endeudamiento, esta deuda hace referencia a cuentas por pagar terceros, títulos por pagar, entre otros. Sin embargo, el ratio de endeudamiento en relación al patrimonio y al activo se encuentra dentro de parámetros que expresan que la empresa

cuenta con capacidad de pago, esto es causado por la caída de los niveles de ventas y factores externos.

Tabla 22

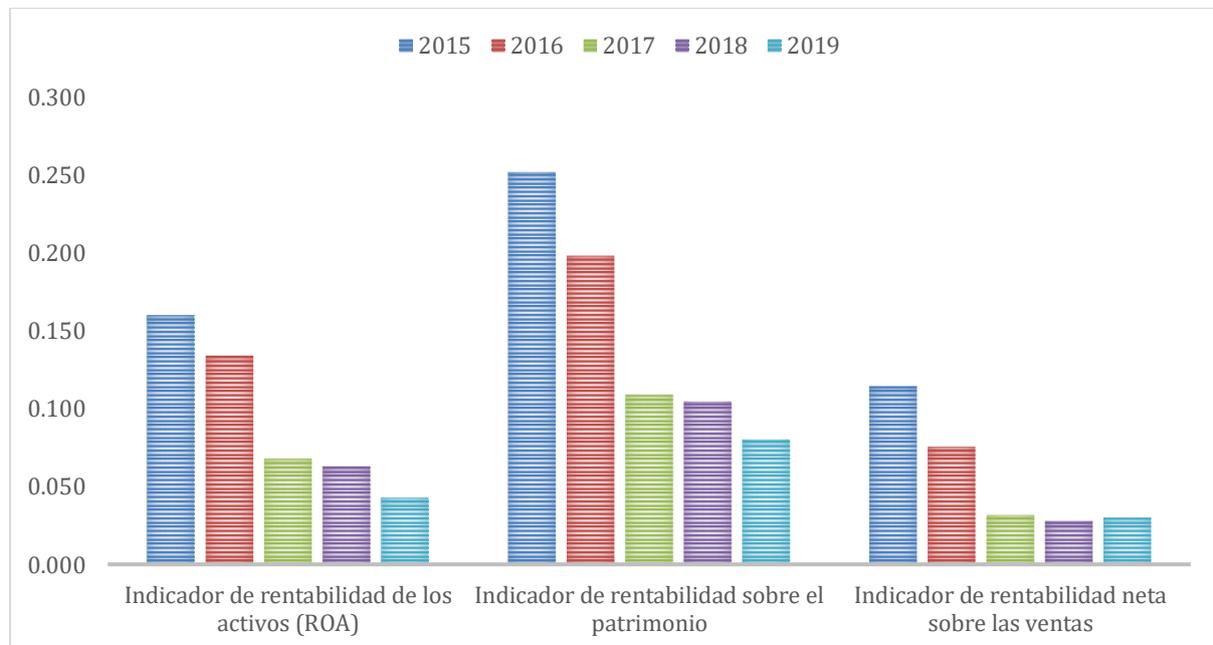
Dimensiones de la Rentabilidad proyectados sin Leasing Financiero

Años	Ratio de apalancamiento financiero	Ratio de endeudamiento patrimonial	Razón de endeudamiento del activo	Indicador de rentabilidad de los activos (ROA) proyectado sin leasing financiero
2015	1.792	0.572	0.364	0.160
2016	1.528	0.478	0.323	0.134
2017	1.980	0.603	0.376	0.068
2018	1.771	0.660	0.398	0.063
2019	1.875	0.875	0.467	0.043

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 23

Indicadores de Rentabilidad proyectados sin Leasing Financiero



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

De acuerdo a la información presentada en la Tabla 22 y Figura 23, permite realizar el análisis de la evolución del comportamiento de la rentabilidad proyectada sin leasing financiero de la empresa, durante el periodo de análisis se observa que los valores de las dimensiones de la variable rentabilidad de la empresa caen considerablemente a causa de los bajos niveles de ventas y factores externos. Sin embargo, se debe resaltar que los valores que se obtienen son positivos.

5.1.3. Resultado descriptivo - comparativo

- **Hipótesis específica N° 1:** El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N° 1, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores de rentabilidad de los activos, de acuerdo a dos escenarios, el primero utilizando leasing financiero y el segundo donde no se utiliza el leasing financiero.

Tabla 23

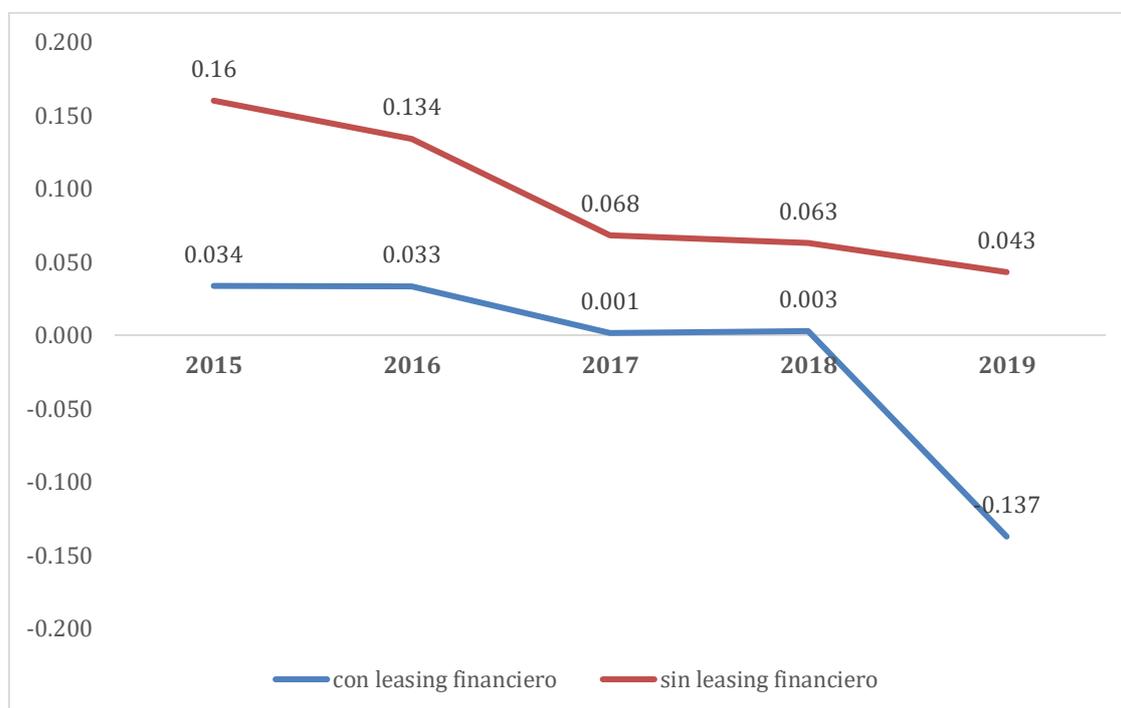
Variación del indicador de rentabilidad de los activos con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Indicador de rentabilidad de los activos		Variación
	con leasing financiero	sin leasing financiero	
2015	0.034	0.16	-12.64%
2016	0.033	0.134	-10.06%
2017	0.001	0.068	-6.66%
2018	0.003	0.063	-6.02%
2019	-0.137	0.043	-18.05%

Fuente: Estados Financieros Servifreight SAC.
Elaboración propia.

Figura 24

Indicador de Rentabilidad de los activos con Leasing Financiero y sin Leasing Financiero.



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

En la Tabla 23 y Figura 24, se presenta la comparación de los indicadores de rentabilidad de los activos bajo dos escenarios, el primero con leasing financiero y el segundo sin leasing financiero. Donde se puede apreciar que la rentabilidad de los activos es mayor en el escenario donde no se utiliza leasing financiero, esto se explica por el ahorro que se presenta al no tener que cumplir con las obligaciones financieras que se programan al momento de aceptar el leasing financiero. Por otro lado, se observa que en ambos escenarios se presenta una caída de las rentabilidades, el comportamiento de estas variables se debe al nivel de las ventas y factores externos.

- **Hipótesis específica N° 2:** El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N° 2, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores de rentabilidad sobre el patrimonio, de acuerdo a dos

escenarios, el primero utilizando leasing financiero y el segundo donde no se utiliza el leasing financiero.

Tabla 24

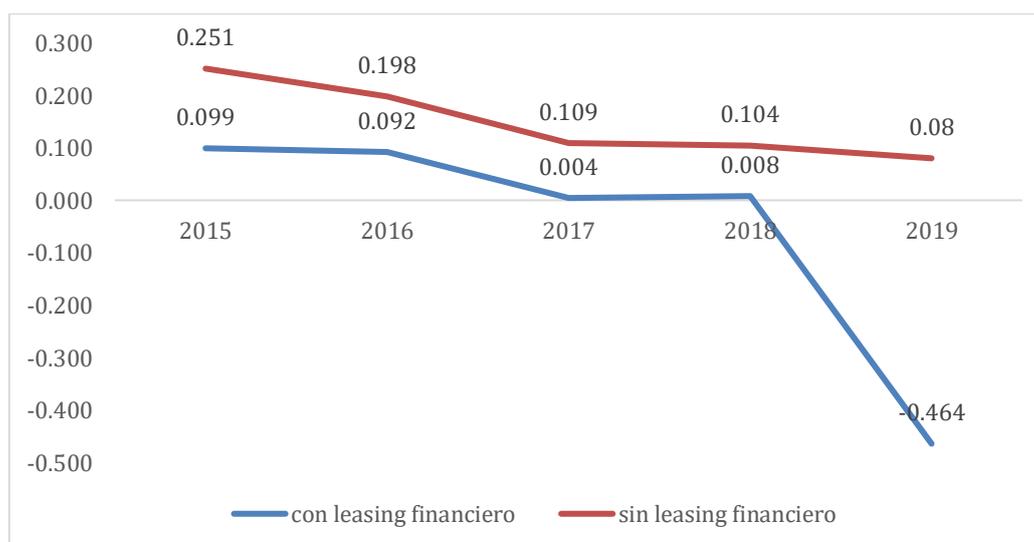
Variación del indicador de rentabilidad sobre los patrimonios con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio		Variación
	con leasing financiero	sin leasing financiero	
2015	0.099	0.251	-15.2%
2016	0.092	0.198	-10.6%
2017	0.004	0.109	-10.5%
2018	0.008	0.104	-9.6%
2019	-0.464	0.08	-54.4%

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 25

Indicador de Rentabilidad sobre el patrimonio con Leasing Financiero y sin Leasing Financiero.



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

En la Tabla 24 y Figura 25, se presenta la comparación de los indicadores de rentabilidad sobre el patrimonio bajo dos escenarios, el primero con leasing financiero y el segundo sin leasing financiero. Donde se puede apreciar que la rentabilidad sobre el patrimonio es mayor en el escenario donde no se utiliza leasing financiero, esto se explica por las utilidades netas que se obtienen y los valores de patrimonio que maneja la empresa. Por otro lado, se observa que en ambos escenarios se presenta una caída de las rentabilidades, el comportamiento de estas variables se debe al nivel de las ventas y factores externos.

- **Hipótesis específica N° 3:** El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis específica N° 3, se realizó un análisis detallado de los valores obtenidos de los indicadores de rentabilidad neta sobre las ventas, de acuerdo a dos escenarios, el primero utilizando leasing financiero y el segundo donde no se utiliza el leasing financiero.

Tabla 25

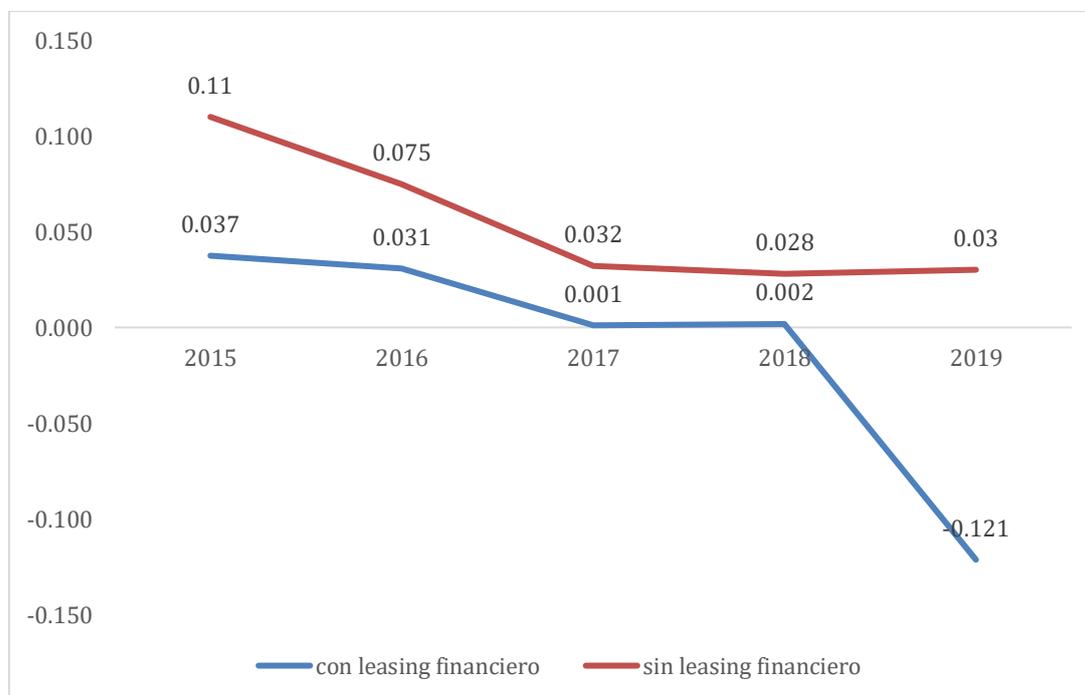
Variación del indicador de rentabilidad neta sobre las ventas con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas		Variación
	con leasing financiero	sin leasing financiero	
2015	0.037	0.114	-7.25%
2016	0.031	0.075	-4.42%
2017	0.001	0.032	-3.09%
2018	0.002	0.028	-2.61%
2019	-0.121	0.03	-15.14%

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 26

Indicador de Rentabilidad neta sobre las ventas con Leasing Financiero y sin Leasing Financiero.



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Según la Tabla 25 y Figura 26, se presenta la comparación de los indicadores de rentabilidad neta sobre las ventas bajo dos escenarios, el primero con leasing financiero y el segundo sin leasing financiero. Donde se puede apreciar que la rentabilidad neta sobre las ventas es mayor en el escenario donde no se utiliza leasing financiero, esto se explica por las utilidades netas que se obtienen. Por otro lado, se observa que en ambos escenarios se presenta una caída de las rentabilidades, el comportamiento de estas variables se debe al nivel de las ventas y factores externos.

- **Hipótesis general:** El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.

Para evaluar la hipótesis general, se realizó un análisis detallado de las variaciones de las dimensiones de la rentabilidad, obtenida de la comparación dos escenarios, el primero utilizando leasing financiero y el segundo donde no se utiliza el leasing financiero.

Tabla 26

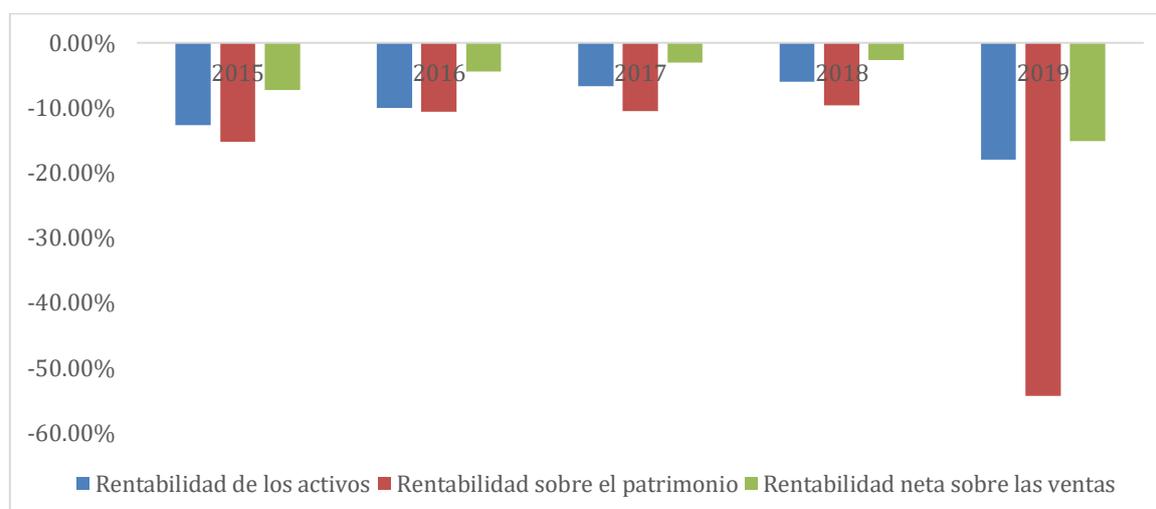
Variación de los indicadores de rentabilidad con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019

Años	Variación de las dimensiones de rentabilidad		
	Rentabilidad de los activos	Rentabilidad sobre el patrimonio	Rentabilidad neta sobre las ventas
2015	-12.64%	-15.2%	-7.25%
2016	-10.06%	-10.6%	-4.42%
2017	-6.66%	-10.5%	-3.09%
2018	-6.02%	-9.6%	-2.61%
2019	-18.05%	-54.4%	-15.14%

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 27

Variación de los indicadores de rentabilidad con y sin leasing financiero en la empresa Servifreight S.A.C 2015-2019



Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

De acuerdo a la Tabla 26 y Figura 27, en la cual se presenta la variación de las dimensiones de la rentabilidad de la empresa, luego de realizar el análisis con leasing y sin leasing financiero. Donde se puede observar que la variación entre ambos escenarios es negativa, lo que permite concluir que los valores para la rentabilidad obtenida utilizando leasing financiero es menor que la rentabilidad obtenida sin utilizar el leasing financiero.

5.2. Resultados inferenciales

No aplica tal punto por ser un estudio de caso.

5.3. Otros resultados

5.3.1. Análisis estadísticos

En este subcapítulo se evalúa de manera estadística la comprobación de cada hipótesis en relación con la investigación del trabajo para complementar el respaldo de las hipótesis en cuestión.

- **Hipótesis específica N° 1:**

El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte.

Tabla 27

Prueba de normalidad del leasing financiero y la rentabilidad de los activos (ROA)

Pruebas de normalidad			
Shapiro-Wilk			
	Estadístico	gl	Sig.
Leasing financiero	0.836	5	0.154
Rentabilidad de los activos	0.744	5	0.056

Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Regla de decisión

Si p valor <0.05 = Rechazar Ho

De acuerdo con la Tabla 27, se muestran las pruebas de normalidad para los ratios del leasing financiero y la rentabilidad de los activos, respectivamente. Bajo ese marco, se evidenció que el p-valor fue mayor a 0.05. Por lo tanto, se verifica que existe una distribución normal entre las variables de estudio. Y, en consecuencia, se concluye que la prueba a utilizar es el coeficiente de Pearson.

Así, para evaluar la hipótesis específica N° 1, se analizó la relación que existe entre la dimensión apalancamiento financiero, ya que es la dimensión más representativa de la variable leasing financiero, y la dimensión rentabilidad de los activos (ver Tabla 28). De forma que, en la Figura 28 se elaboró un gráfico de dispersión y se obtuvo la correlación que existe entre ambas variables mediante una ecuación.

Tabla 28

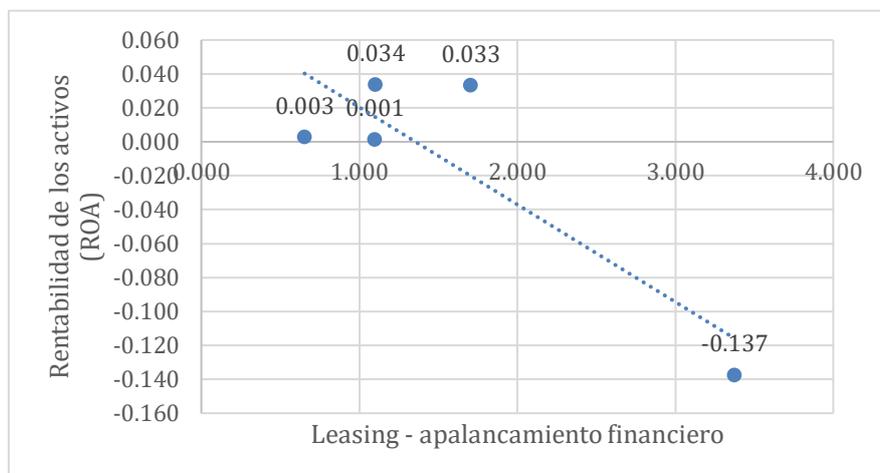
Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de los activos (ROA)

Años	Leasing – Apalancamiento financiero	Rentabilidad de los activos (ROA)
2015	1.102	0.034
2016	1.705	0.033
2017	1.098	0.001
2018	0.654	0.003
2019	3.375	-0.137

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 28

Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de los activos (ROA)



Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Tabla 29

Correlación de las subvariables: Leasing financiero y Rentabilidad de los activos (ROA)

<i>Estadísticas de la correlación de Pearson</i>	
Coeficiente de correlación	-0.86022159
Observaciones	5

Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Según la Tabla 29, el coeficiente de correlación de Pearson es -0.8602 se dice que el leasing financiero y la rentabilidad de los activos están relacionadas en forma fuerte e inversa; es decir, que a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad de los activos en un 86.02%. Por lo tanto, el leasing financiero disminuye la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte, tal como se hace mención en la hipótesis específica N° 1.

- **Hipótesis específica N° 2:**

El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte.

Tabla 30

Prueba de normalidad del leasing financiero y el beneficio neto sobre recursos propios

Pruebas de normalidad			
	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Leasing financiero	0.836	5	0.154
Beneficio neto sobre recursos propios	0.756	5	0.058

Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Regla de decisión

Si p valor < 0.05 = Rechazar H_0

Acerca del análisis de normalidad de los ratios del leasing financiero y el beneficio neto sobre recursos propios expuesto en la Tabla 30, se evidenció que el p-valor fue mayor a 0.05. Por lo tanto, se verifica que existe una distribución normal entre las variables. En este sentido, se concluye que la prueba a utilizar es el coeficiente de Pearson.

Para evaluar la hipótesis específica N° 2, a partir de la Tabla 31 se analizó la relación que existe entre la dimensión apalancamiento financiero, en virtud de que es la dimensión más representativa de la variable leasing financiero, y la dimensión rentabilidad sobre el patrimonio. Asimismo, se presentó, en la Figura 29, un gráfico de dispersión y; por ende, se obtuvo la correlación que existe entre ambas variables mediante una ecuación.

Tabla 31

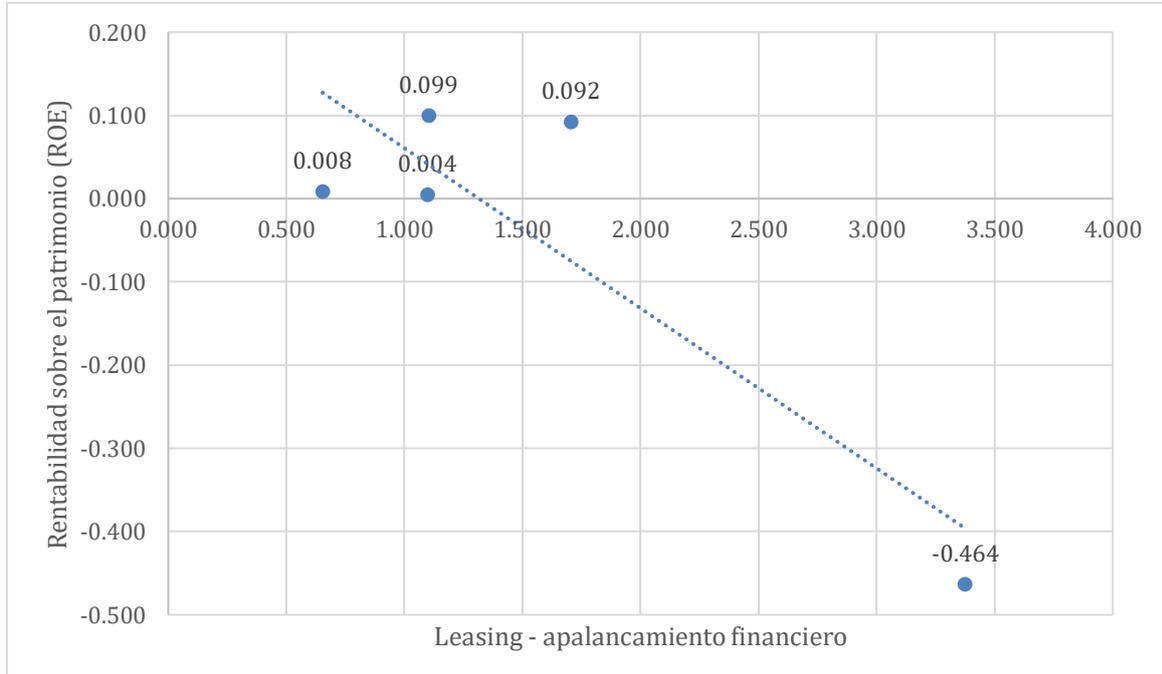
Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad sobre patrimonio (ROE)

Años	Leasing – Apalancamiento financiero	Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE)
2015	1.102	0.099
2016	1.705	0.092
2017	1.098	0.004
2018	0.654	0.008
2019	3.375	-0.464

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 29

Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad sobre patrimonio (ROE)



Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Tabla 32*Correlación de las subvariables: Leasing financiero y Rentabilidad sobre el patrimonio*

<i>Estadísticas de la correlación de Pearson</i>	
Coeficiente de correlación	-0.87541937
Observaciones	5

Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Como el valor P del coeficiente de correlación de Pearson es -0.8754, se dice que el leasing financiero y la rentabilidad de los activos están relacionadas en forma fuerte e inversa (ver. Dicho de otra manera, a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad sobre el patrimonio en un 87.54%. Por lo tanto, el leasing financiero disminuye el beneficio neto sobre recursos de las empresas de transporte, tal como se ha señalado en la hipótesis específica N° 2.

- **Hipótesis específica N° 3:**

El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte.

Tabla 33*Prueba de normalidad del leasing financiero y el beneficio neto sobre ventas*

Pruebas de normalidad			
		Shapiro-Wilk	
	Estadístico	gl	Sig.
Leasing financiero	0.836	5	0.154
Beneficio neta sobre ventas	0.756	5	0.058

Regla de decisión

Si p valor <0.05 = Rechazar Ho

Acerca del análisis de normalidad de los ratios del leasing financiero y el beneficio neto sobre venta que se indica en la Tabla 33, se evidenció que el p-valor fue mayor a 0.05. Por lo tanto, se verifica que existe una distribución normal entre las variables. En este sentido, la prueba a utilizar es el coeficiente de Pearson.

Para evaluar la hipótesis específica N° 3, se analizó la relación que existe entre la dimensión apalancamiento financiero, ya que es la dimensión más representativa de la variable leasing financiero y la dimensión rentabilidad neta sobre las ventas (ver Tabla 34). Asimismo, se presentó un gráfico de dispersión y se obtuvo la correlación que existe entre ambas variables mediante una ecuación (ver Figura 30)

Tabla 34

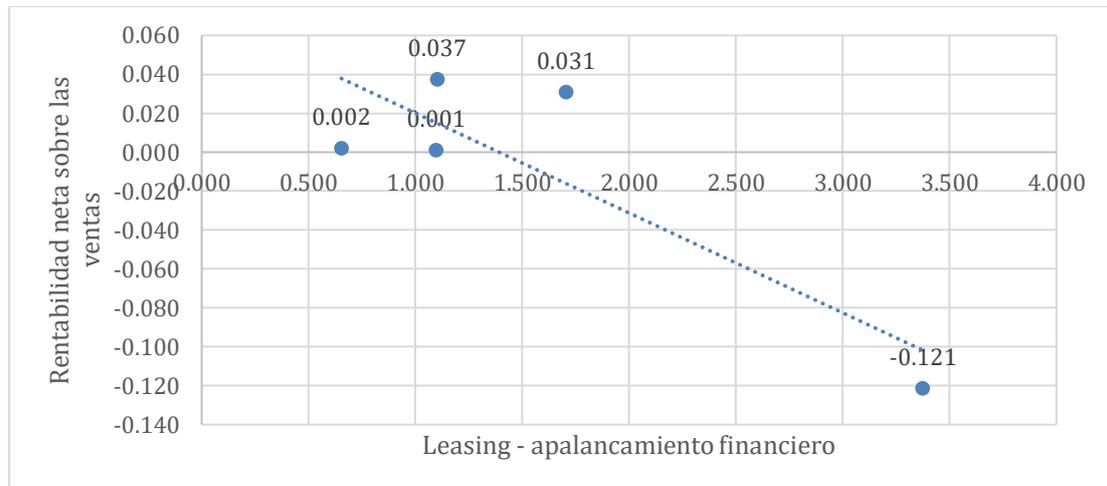
Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad neta sobre las ventas

Años	Leasing – Apalancamiento financiero	Rentabilidad neta sobre las ventas
2015	1.102	0.037
2016	1.705	0.031
2017	1.098	0.001
2018	0.654	0.002
2019	3.375	-0.121

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 30

Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad neta sobre las ventas



Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Tabla 35

Correlación de las subvariables: Leasing financiero y Rentabilidad neta sobre las ventas

<i>Estadísticas de la correlación de Pearson</i>	
Coefficiente de correlación	-0.85080126
Observaciones	5

Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Como el valor P del coeficiente de correlación de Pearson es -0.8508, se dice que el leasing financiero y la rentabilidad de los activos están relacionadas en forma fuerte e inversa (ver Tabla 35). En otras palabras, que a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad neta de las ventas en un 85.08%, por lo tanto, se concluye que el leasing financiero disminuye el beneficio sobre ventas de las empresas de transporte.

- **Hipótesis general:**

El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.

Tabla 36*Prueba de normalidad del leasing financiero y la rentabilidad*

Pruebas de normalidad			
Shapiro-Wilk			
	Estadístico	gl	Sig.
Leasing financiero	0.836	5	0.154
Rentabilidad neta sobre ventas	0.756	5	0.058

Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Regla de decisión

Si p valor < 0.05 = Rechazar H_0

Acerca del análisis de normalidad de los ratios del leasing financiero y rentabilidad. Se evidenció que el p-valor fue mayor a 0.05. Por lo tanto, se verifica que existe una distribución normal entre las variables. En este sentido, se concluye que la prueba a utilizar es el coeficiente de Pearson.

Para evaluar la hipótesis general, se analizó la relación que existe entre la variable leasing financiero y la rentabilidad de la empresa. Con el objetivo de analizar la relación se tomó en consideración el apalancamiento financiero y la rentabilidad neta sobre las ventas, debido a que son las dimensiones más representativas de cada variable. Asimismo, se presentó un gráfico de dispersión y se obtuvo la correlación que existe entre ambas variables mediante una ecuación.

Tabla 37

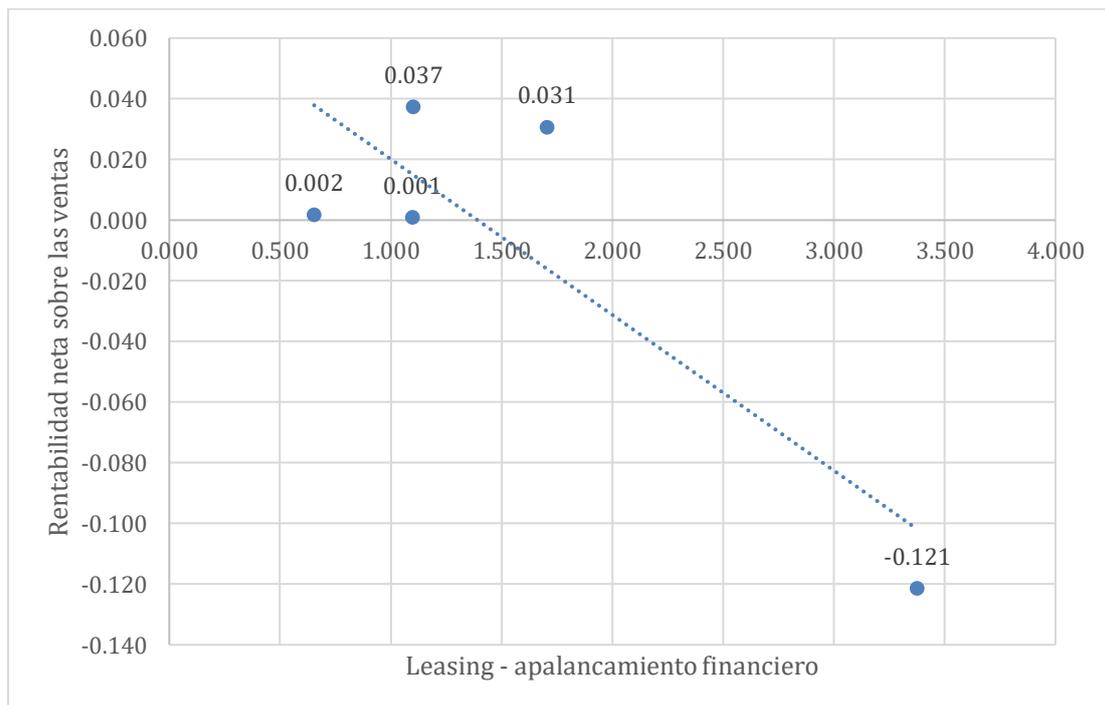
Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de las empresas de transportes

Años	Leasing financiero	Rentabilidad de la empresa
2015	1.102	0.037
2016	1.705	0.031
2017	1.098	0.001
2018	0.654	0.002
2019	3.375	-0.121

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Figura 31

Relación entre el leasing financiero y la rentabilidad de las empresas de transportes



Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Tabla 38

Correlación de las variables: Leasing financiero y Rentabilidad de la empresa

<i>Estadísticas de la correlación</i>	
<i>Coefficiente de correlación múltiple</i>	<i>-0.85080126</i>
<i>Observaciones</i>	<i>5</i>

Fuente: Resultados obtenidos del software Microsoft Excel.
Elaboración propia.

Como el valor P del coeficiente de correlación de Pearson es -0.8508 se dice que el leasing financiero y la rentabilidad de los activos están relacionadas en forma fuerte e inversa, es decir que a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad de la empresa en un 85.08%, por lo tanto, se concluye que el leasing financiero disminuye la rentabilidad de las empresas de transporte.

5.3.2. Análisis vertical y horizontal de los estados financieros

En este punto evaluaremos la hipótesis específica y general con el análisis vertical y horizontal del estado de situación financiera y estado de resultados durante los 5 años de estudio de la investigación detallando los valores obtenidos en porcentajes y la afectación en cada una para complementar el respaldo de las hipótesis en cuestión.

Tabla 39*Análisis vertical del Estado de Situación Financiera del año 2015 – 2019*

Análisis vertical del Estado de Situación financiera										
	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
ACTIVO										
Activo Corriente	336,227	10.7%	773,651	24.7%	599,826	18.2%	697,076	21.8%	561,097	22.0%
Activo No Corriente	2,793,919	89.3%	2,361,892	75.3%	2,700,162	81.8%	2,497,753	78.2%	1,991,312	78.0%
TOTAL ACTIVO	3,130,146	100.0%	3,135,543	100.0%	3,299,988	100.0%	3,194,829	100.0%	2,552,409	100.0%
PASIVO Y PATRIMONIO										
Pasivo Corriente	155,789	5.0%	218,711	7.0%	272,949	8.3%	1,208,750	37.8%	1,026,871	40.2%
Pasivo No Corriente	1,914,057	61.1%	1,775,010	56.6%	1,929,910	58.5%	878,889	27.5%	769,239	30.1%
Patrimonio	1,060,300	33.9%	1,141,822	36.4%	1,097,129	33.3%	1,107,190	34.7%	756,299	29.6%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	3,130,146	100.0%	3,135,543	100.0%	3,299,988	100.0%	3,194,829	100.0%	2,552,409	100.0%

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Tabla 40*Análisis horizontal del Estado de Situación financiera del año 2015 – 2019*

Análisis horizontal del Estado de Situación financiera										
	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	
ACTIVO										
Activo Corriente	336,227	130.10%	773,651	22.47%	599,826	16.21%	697,076	-19.51%	561,097	
Activo No Corriente	2,793,919	-15.46%	2,361,892	14.32%	2,700,162	-7.50%	2,497,753	-20.28%	1,991,312	
TOTAL ACTIVO	3,130,146	0.17%	3,135,543	5.24%	3,299,988	-3.19%	3,194,829	-20.11%	2,552,409	
PASIVO Y PATRIMONIO										
Pasivo Corriente	155,789	40.39%	218,711	24.80%	272,949	342.8%	1,208,750	-15.05%	1,026,871	
Pasivo No Corriente	1,914,057	-7.26%	1,775,010	8.73%	1,929,910	-54.46%	878,889	-12.48%	769,239	
Patrimonio	1,060,300	7.69%	1,141,822	-3.91%	1,097,129	0.92%	1,107,190	-31.69%	756,299	
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	3,130,146	0.17%	3,135,543	5.24%	3,299,988	-3.19%	3,194,829	20.11%	2,552,409	

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Tabla 41*Análisis vertical del Estado de Resultados del año 2015 – 2019*

	Análisis vertical del Estado de Resultados									
	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
SERVICIO DE TRANSPORTE Y CARGA INTERNACIONAL	2,804,915.00	100.00%	3,399,275.00	100.00%	4,197,919.00	100.00%	4,583,893.81	100.00%	2,891,022.26	100.00%
(-) COSTO DE SERVICIO	-1,914,437.00	-68.25%	-2,406,651.00	-70.80%	-3,284,993.00	-78.25%	-3,722,649.39	-81.21%	-2,368,626.38	-81.93%
UTILIDAD BRUTA	890,478.00	31.75%	992,624.00	29.20%	912,926.00	21.75%	861,244.42	18.79%	522,395.88	18.07%
(-) GASTOS GENERALES	-609,011.00	-21.71%	-671,873.00	-19.77%	-776,125.00	-18.49%	-737,925.73	-16.10%	-709,538.04	-24.54%
(+) OTROS INGRESOS/EGRESOS	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	18,211.36	0.40%	1,094.13	0.04%
UTILIDAD OPERATIVA	281,467.00	10.03%	320,751.00	9.44%	136,801.00	3.26%	141,530.05	3.09%	-186,048.03	-6.44%
(-) GASTOS FINANCIEROS	-215,807.00	-7.69%	-132,383.00	-3.89%	-119,016.00	-2.84%	-118,953.64	-2.60%	-108,369.08	-3.75%
DIFERENCIA DE CAMBIO (NETO)	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	9,486.87	0.21%	-56,474.05	-1.95%
(+) INGRESOS FINANCIEROS GRAVADOS	39,451.00	1.41%	10,807.00	0.32%	32,146.00	0.77%	-	0.00%	-	0.00%
UTILIDAD ANTES PARTIC. E IMPTOS.	105,111.00	3.75%	199,175.00	5.86%	49,931.00	1.19%	32,063.28	0.70%	-350,891.16	-12.14%
IMPUESTO A LA RENTA PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES	-	0.00%	-75,563.00	-2.22%	-35,596.00	-0.85%	-17,168.33	-0.37%	-	0.00%
RESERVA LEGAL	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	-2,909.89	-0.06%	-	0.00%
RETRIBUCIONES AL DIRECTORIO	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	-1,923.80	-0.04%	-	0.00%
UTILIDAD DEL EJERCICIO	105,111.00	3.75%	123,612.00	3.64%	14,335.00	0.34%	8,862.75	0.19%	-350,891.16	-12.14%

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Tabla 42*Análisis horizontal del Estado de Resultados del año 2015 – 2019*

Análisis horizontal del Estado de Resultados									
	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019
SERVICIO DE TRANSPORTE Y CARGA INTERNACIONAL	2,804,915.00	21.19%	3,399,275.00	23.49%	4,197,919.00	9.19%	4,583,893.81	-36.93%	2,891,022.26
(-) COSTO DE SERVICIO	-1,914,437.00	25.71%	-2,406,651.00	36.50%	-3,284,993.00	13.32%	-3,722,649.39	-36.37%	-2,368,626.38
UTILIDAD BRUTA	890,478.00	11.47%	992,624.00	-8.03%	912,926.00	-5.66%	861,244.42	-39.34%	522,395.88
(-) GASTOS GENERALES	-609,011.00	10.32%	-671,873.00	15.52%	-776,125.00	-4.92%	-737,925.73	-3.85%	-709,538.04
(+) OTROS INGRESOS/EGRESOS	-		-		-		18,211.36	-93.99%	1,094.13
UTILIDAD OPERATIVA	281,467.00	13.96%	320,751.00	-57.35%	136,801.00	3.46%	141,530.05	-231.45%	-186,048.03
(-) GASTOS FINANCIEROS	-215,807.00	38.66%	-132,383.00	-10.10%	-119,016.00	-0.05%	-118,953.64	-8.90%	-108,369.08
DIFERENCIA DE CAMBIO (NETO)	-		-		-		9,486.87	-695.29%	-56,474.05
(+) INGRESOS FINANCIEROS	-		-		-		-		-
GRAVADOS	39,451.00	72.61%	10,807.00	197.46%	32,146.00	100.00%	-		-
UTILIDAD ANTES PARTIC. E IMPTOS.	105,111.00	89.49%	199,175.00	-74.93%	49,931.00	-35.78%	32,063.28	1194.37%	-350,891.16
IMPUESTO A LA RENTA	-		-75,563.00	-52.89%	-35,596.00	-51.77%	-17,168.33	-100.00%	-
PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES	-		-		-		-2,909.89	-100.00%	-
RESERVA LEGAL	-		-		-		-1,198.51	-100.00%	-
RETRIBUCIONES AL DIRECTORIO	-		-		-		-1,923.80	-100.00%	-
UTILIDAD DEL EJERCICIO	105,111.00	17.60%	123,612.00	-88.40%	14,335.00	-38.17%	8,862.75	4059.17%	-350,891.16

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.

Elaboración propia

- **Hipótesis específica N° 1:**

El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte.

De acuerdo con la información presentada en la Tabla 39 y Tabla 42, se observa que se ejecutaron dos técnicas para conocer la composición y evolución de las partidas del estado de situación financiera y de resultados, que pertenecen a la empresa de transportes Servifreight S.A.C. En tal sentido, con respecto al leasing financiero (apalancamiento financiero), el análisis vertical del estado de situación financiera muestra un patrimonio neto en un rango del 29.63% y 36.42% durante el periodo de estudio. Lo cual implica un uso de la deuda que supera al 60% del financiamiento total del negocio, que puede ser interpretado como un mayor nivel de leasing financiero para que la empresa continúe, sin inconveniente alguno, con sus operaciones. A la par, el análisis horizontal del estado de resultados exhibe una utilidad del ejercicio que se contrae drásticamente y de forma sostenida para los tres últimos años (-88.40%, -38.17% y -4,059.17%, respectivamente), llegando así a mostrar una gran pérdida en el año 2019. De forma que, se puede deducir que la rentabilidad de los activos ha venido teniendo un mal desempeño en el tiempo. Por este motivo, la hipótesis específica N° 1 queda respaldada, pues la interpretación sugiere que un mayor uso del leasing financiero ha desembocado en el mal desempeño de la rentabilidad de los activos.

- **Hipótesis específica N° 2:**

El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte.

De acuerdo con la información presentada en la Tabla 39 y Tabla 42, la situación del leasing financiero (apalancamiento financiero) es la misma que en la hipótesis N° 2 bajo el enfoque del análisis vertical del estado de situación financiera del negocio. Dicho de otro modo, se exhibe un empleo de la deuda que supera al 60% del financiamiento total de la organización, deduciendo así que hubo un mayor nivel del leasing financiero para el periodo de estudio. Al mismo tiempo, para los tres últimos años, el análisis horizontal del estado de

resultados muestra una utilidad del ejercicio que viene cayendo significativamente y de manera constante. En tal sentido, se puede concluir que la rentabilidad sobre el patrimonio ha venido beneficiando cada vez en menor medida a los accionistas. Por tal motivo, la hipótesis específica N° 2 queda resguardada, pues la interpretación alude a que un mayor uso del leasing financiero resulta en una menor rentabilidad neta del accionista por su dinero invertido en la empresa.

- **Hipótesis específica N° 3:**

El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte.

De acuerdo con la información presentada en la Tabla 39 y Tabla 41, la situación del leasing financiero (apalancamiento financiero) es la misma que en la hipótesis N° 1 y la hipótesis N° 2 de acuerdo con el enfoque del análisis vertical del estado de situación financiera del negocio. A la par, el análisis vertical del estado de resultados muestra una utilidad del ejercicio que viene representando un porcentaje cada vez más pequeño con respecto a los ingresos por ventas del servicio de transporte y carga internacional. De forma que, su desempeño advierte dificultades en la empresa para poder obtener beneficios que maximicen su valor para los años 2016, 2017, 2018 y 2019 (3.64%, 0.34%, 0.19% y -12.14%, respectivamente). Bajo ese marco, se puede establecer que, a través de los años, los márgenes de beneficio por los servicios vendidos se han visto perjudicados. Por tal razón, la hipótesis específica N° 3 queda respaldada, pues la interpretación refiere a que un mayor empleo del leasing financiero resulta en una menor rentabilidad sobre las ventas en el periodo de estudio.

- **Hipótesis general:**

El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.

De acuerdo con la información presentada en la Tabla 39 y Tabla 42, el estado del leasing financiero (apalancamiento financiero) es la misma que en las hipótesis específicas

de acuerdo con la orientación del análisis vertical del estado de situación financiera de la empresa. A la vez, el análisis horizontal del estado de resultados presenta una utilidad del ejercicio que en el tiempo se encuentra aminorándose. Lo cual se sustenta dado que la partida de ingresos por ventas de servicio de transporte y carga internacional exhibe tasas de crecimiento con un mal desempeño, tales como un 9.19% en el año 2018 y un -36.93% en el año consecutivo, por ejemplo. Bajo ese marco, se puede afirmar que, en el periodo de estudio, los márgenes de beneficio por los servicios vendidos se han visto afectados. Por tal motivo, la hipótesis general queda resguardada, pues la interpretación implica que un mayor uso del leasing financiero desemboca en una menor rentabilidad sobre las ventas en el periodo 2015 - 2019.

5.3.3. Análisis de la programación de metas

Por otro lado, es preciso mencionar que en el periodo 2015 – 2019, se llevaron a cabo contratos de leasing financieros. En ese sentido, de forma consecutiva se exhibe la programación de metas con respecto al uso del leasing o arrendamiento financiero en la empresa:

- Tener el beneficio tributario por la depreciación acelerada en los activos fijos y adquirir un vehículo cada año por medio del leasing.
- Conseguir un crédito fiscal permanente por medio del leasing financiero.
- Aumentar sus utilidades en un 25% cada año.
- No tener un ratio de apalancamiento financiero mayor a tres.
- Cumplir con el pago oportuno de las cuotas del leasing financieros para no generar elevados gastos financieros.

¿Cómo podemos llegar a cumplir con nuestras metas?

- Negociar los contratos de leasing a menor tiempo, como máximo 3 años para disminuir los intereses y optar por la depreciación acelerada.
- Registro oportuno de acorde al mes de cada facturación de las cuotas pactadas por el leasing financiero y así obtener el crédito fiscal de la compra.
- Aumentar la cartera de clientes de comprobada solvencia financiera que requieran de nuestros servicios de transportes
- Buscar un socio estratégico para que consolide el posicionamiento de la empresa en el mercado nacional.
- Mejoras continuas cada año para la fidelización de clientes, teniendo en cuenta en las cláusulas del contrato un cobro de penalidad por ceso de contrato.
- Que los vehículos adquiridos por leasing financiero sean utilizados a un 100%, así poder cubrir las cuotas fijas y a su vez generar ganancias.

Tabla 43

Utilidad / Pérdida de la estimación generada por activos en leasing según programación de metas

	2015	2016	2017	2018	2019
Número vehículos por leasing	1	2	3	4	5
Ingresos por servicios de los vehículos adquiridos por leasing	S/2,844,366	S/3,555,457	S/4,444,321	S/5,555,402	S/6,944,252
Depreciación por vehículos del leasing-acelerada	-S/884,469	-S/884,469	-S/884,469		
Egresos por Leasing	-S/1,339,943	-S/1,353,342	-S/1,366,875	-S/1,380,544	-S/1,394,350
TOTALES	S/619,953.34	S/1,317,645.41	S/2,192,976.36	S/4,174,857.73	S/5,549,902.87

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Tabla 44*Estimación de estado de resultados según programación de meta*

	2015	2016	2017	2018	2019
Número vehículos por leasing	1	2	3	4	5
SERVICIO DE TRANSPORTE Y CARGA INTERNACIONAL	S/2,804,915	S/3,506,143	S/4,382,679	S/5,478,349	S/6,847,937
(-) COSTO DE SERVICIO	-S/1,914,437	-S/2,393,046	-S/2,991,307	-S/3,739,134	-S/4,673,918
UTILIDAD BRUTA	S/890,478	S/1,113,097	S/1,391,371	S/1,739,214	S/2,174,018
(-) GASTOS GENERALES	-S/609,011	-S/761,263	-S/951,579	-S/1,189,474	-S/1,486,843
UTILIDAD OPERATIVA	S/281,467	S/351,833	S/439,792	S/549,740	S/687,175
(-) GASTOS FINANCIEROS	-S/215,807	-S/269,758	-S/337,198	-S/421,498	-S/526,872
(+) INGRESOS FINANCIEROS GRAVADOS	S/39,451	S/49,313	S/61,642	S/77,052	S/96,315
UTILIDAD ANTES PARTIC. E IMPTOS.	S/105,111	S/131,388	S/164,235	S/205,294	S/256,618
IMPUESTO A LA RENTA PARTICIPACIÓN DE LOSTRABAJADORES	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00
RESERVA LEGAL	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00
RETRIBUCIONES AL DIRECTORIO	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00
UTILIDAD DEL EJERCICIO	S/105,111	S/126,133	S/151,359	S/181,631	S/217,958

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.

Elaboración propia

Tabla 45*Utilidad / Pérdida real generada por los activos en leasing*

	2015	2016	2017	2018	2019
Número vehículos por leasing	1	3	0	0	0
Ingresos por servicios de los vehículos adquiridos por leasing	S/2,844,366	S/3,399,275	S/4,197,919	S/3,383,599	S/2,891,022
Depreciación por vehículos del leasing- acelerada	-S/530,681	-S/530,681	-S/530,681	-S/530,681	-S/530,681
Egresos por Leasing	-S/1,339,943	-S/1,356,546	-S/1,453,556	-S/514,585	-S/384,515
TOTALES	S/973,741	S/1,512,047	S/2,213,681	S/2,338,331	S/1,975,825

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Tabla 46

Estado de resultados real según programación de metas

	2015	2016	2017	2018	2019
Número vehículos por leasing	1	3	0	0	0
SERVICIO DE TRANSPORTE	S/2,804,915	S/3,399,275	S/4,197,919	S/4,583,893	S/2,891,022
(-) COSTO DE SERVICIO	S/-1,914,437	-S/2,406,651	-S/3,284,993	-S/3,722,649	-S/2,368,626
UTILIDAD BRUTA	S/890,478	S/992,624	S/912,926	S/861,244	S/522,395
(-) GASTOS GENERALES	S/-609,011	-S/671,873	-S/776,125	-S/737,925	-S/709,538
(+) OTROS INGRESOS/EGRESOS	-	S/0.00	S/0.00	S/18,211	S/1,094
UTILIDAD OPERATIVA	S/281,467	S/320,751	S/136,801	S/141,530	-S/186,048
(-) GASTOS FINANCIEROS	S/-215,807	-S/132,383	-S/119,016	-S/118,953	-S/108,369
DIFERENCIA DE CAMBIO (NETO)	-	S/0.00	S/0.00	S/9,486	-S/56,474
(+) INGRESOS FINANCIEROS GRAVADOS	S/39,451	S/10,807	S/32,146	S/0.00	S/0.00
UTILIDAD ANTES PARTIC. E IMPTOS.	S/105,111	S/199,175	S/49,931	S/32,063	-S/350,891
IMPUESTO A LA RENTA	-	-S/75,563	-S/35,596	-S/17,168	S/0.00
PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES	-	S/0.00	S/0.00	-S/2,909	S/0.00
RESERVA LEGAL	-	S/0.00	S/0.00	-S/1,198	S/0.00
RETRIBUCIONES AL DIRECTORIO	-	S/0.00	S/0.00	-S/1,923	S/0.00
UTILIDAD DEL EJERCICIO	S/105,111	S/123,612	S/14,335	S/8,862	-S/350,891

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

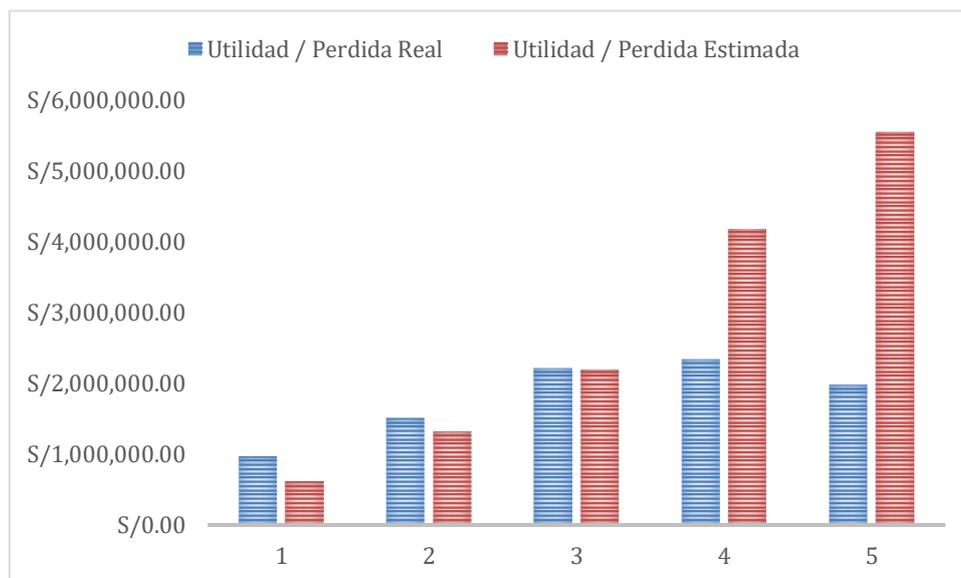
Tabla 47

Variación de la Utilidad 2015-2019 generada por los activos en leasing entre lo estimado y lo real según programación de metas

AÑOS	Utilidad / Pérdida Real	Utilidad / Pérdida Estimada	Variación S/	Variación %
2015	S/973,741.20	S/619,953.34	S/353,787.86	57.07%
2016	S/1,512,047.20	S/1,317,645.41	S/194,401.79	14.75%
2017	S/2,213,681.20	S/2,192,976.36	S/20,704.84	0.94%
2018	S/2,338,331.88	S/4,174,857.73	-S/1,836,525.85	-43.99%
2019	S/1,975,825.00	S/5,549,902.87	-S/3,574,077.87	-64.40%
TOTALES	S/9,013,626.48	S/13,855,335.71	-S/4,841,709.23	

Figura 32

Variación de la utilidad generada por el leasing 2015-2019



Fuente: Tabla 47.
Elaboración propia.

En la Tabla 47 y Figura 32 se puede evidenciar la variación en montos y porcentual respecto a lo real y estimado para la programación de metas (2015-2019) por la utilidad generada del leasing, se refleja que en lo estimado los tres primeros años la empresa no obtiene una alta utilidad por la depreciación acelerada, pero en el año 2019 la variación es máxima en un -64.40% entre lo real y estimado para la programación de metas

Tabla 48

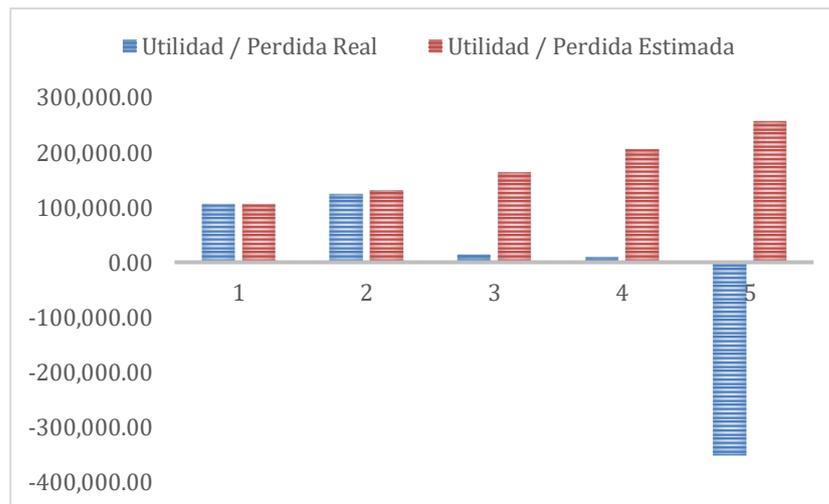
Variación de la utilidad 2015-2019 del Estado de Resultado entre lo estimado y lo real según programación de metas.

AÑOS	Utilidad / Pérdida Real	Utilidad / Pérdida Estimada	Variación S/	Variación
2015	105,111.00	105,111.00	0.00	0.00%
2016	123,612.00	131,388.75	-7,776.75	-5.92%
2017	14,335.00	164,235.94	-149,900.94	-91.27%
2018	8,862.75	205,294.92	-196,432.17	-95.68%
2019	-350,891.16	256,618.65	-607,509.81	-236.74%
TOTALES	-98,970.41	782,194.02	-961,619.67	

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Figura 33

Variación de utilidad 2015-2019



Fuente: Tabla 48.
Elaboración propia.

En la Tabla 48 y Figura 33 se puede evidenciar la variación en montos y porcentual respecto a los datos reales y estimados para la programación de metas (2015-2019), lo cual el año 2015 se considera el año base para el estudio por ende no tiene ninguna variación, pero en los próximos años se refleja variación negativa, donde para el año 2019 se registra la máxima variación por -236.74% entre lo real y lo estimado en las metas.

De acuerdo con la información presentada en la Tabla 45 y Tabla 46, se puede notar que el negocio no ha podido cumplir con todas las metas a cabalidad. En detalle, las ventas prácticamente no han crecido sustancialmente comparando los años 2015 y 2019 (de S/ 2, 804,915.00 a S/ 2, 891,022.26). Lo cual se explica dado que las tasas de crecimiento anual han incurrido en desaceleración y contracciones, alejándose así de las metas planeadas que es incrementar a un 25% anual, así poder solventar los gastos que incurría el leasing financiero.

La meta de incrementar los ingresos por ventas no se logró, por el motivo que la relación de clientes por la cual teníamos un compromiso de servicio por año tuvieron problemas de liquidez y desistieron de todo tipo de servicio; la depreciación acelerada no obtuvimos ese beneficio ya que no se negoció el tiempo del leasing ni la tasa de interés, esto nos trajo más gastos financieros y la depreciación normal por los 5 años; también detallamos que los vehículos adquiridos por leasing no fueron usados a un 100% por motivo que el grupo de cliente que estaba destinado tales servicios no fueron efectuados por parte del cliente por solvencia financiera. Asu vez no logramos obtener un socio estratégico ya que las utilidades y la rentabilidad del 2015 – 2019 no fueron las esperadas por la empresa según su programación de metas.

VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Para la validación de la investigación se utilizó el análisis de los indicadores financieros de ambas variables, se validó la hipótesis general y las tres hipótesis específicas. Sumado a ello, se analizaron las relaciones que presentan las variables, mediante gráficos de dispersión y ecuaciones de correlación. Así tenemos que:

6.1. Contrastación y demostración de la hipótesis con los resultados

Para la Hipótesis Específica N° 1

A partir de la tabla 1 y las figuras 2, 3, 4, 5 y 6 de los resultados descriptivos se observa que mientras los valores del leasing financiero aumentan, los valores de la rentabilidad de los activos de la empresa presentan una caída considerable. Lo cual se sostiene en que la empresa mantiene altos niveles de obligaciones financieras generadas por el leasing financiero y no se obtienen los resultados esperados en la rentabilidad. Mediante otro tipo de resultados estadísticos, a través del análisis de la relación entre las variables y la correlación que existen entre ellas, se demostró que el leasing financiero cuantificado mediante el apalancamiento financiero presenta una relación inversa con la rentabilidad de los activos, arrojando un coeficiente de -0.86 , es decir, que a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad de los activos (véase pág. 100). Quedando demostrada la hipótesis específica N° 1 con otro tipo de resultados estadísticos. En consecuencia, se valida la hipótesis planteada en la investigación de que el leasing financiero ocasiona la disminución de la rentabilidad de los activos de la empresa, durante el periodo 2015-2019.

Para la Hipótesis Específica N° 2

Teniendo en cuenta la tabla 6 y las figuras 7 y 8 de acuerdo al análisis descriptivo de las dimensiones de la variable leasing financiero y la evolución de la rentabilidad sobre el patrimonio de la empresa, se determina que los niveles de endeudamiento aumentan, sin embargo, la rentabilidad obtenida por la empresa a favor de los accionistas presenta una reducción considerable de los valores obtenidos. Mediante otro tipo de resultados estadísticos, a través del análisis de la relación entre las variables y la correlación que existen

entre ellas, se demostró que el leasing financiero cuantificado mediante el apalancamiento financiero presenta una relación inversa con la rentabilidad sobre el patrimonio de la empresa, arrojando un coeficiente de -0.87 , es decir, que a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad sobre el patrimonio (véase pág. 101). Quedando demostrada la hipótesis específica N° 2 con otro tipo de resultados estadísticos. En consecuencia, se valida la hipótesis planteada en la investigación de que el leasing financiero ocasiona la disminución de la rentabilidad sobre el patrimonio de la empresa, durante el periodo 2015-2019.

Para la Hipótesis Específica N° 3

A partir de la tabla 8 y las figuras 9 y 10 de acuerdo al análisis descriptivo de las dimensiones de la variable leasing financiero y la evolución de la rentabilidad neta sobre ventas de la empresa, se precisa que mientras los valores del leasing financiero aumentan, se observa que la rentabilidad de las ventas cae. Lo cual se explica debido a los bajos niveles de ventas que obtiene la empresa y las obligaciones financieras que tiene que pagar por el leasing financiero. Mediante otro tipo de resultados estadísticos, a través del análisis de la relación entre las variables y la correlación que existen entre ellas, se demostró que el leasing financiero cuantificado mediante el apalancamiento financiero presenta una relación inversa con la rentabilidad neta sobre ventas de la empresa, arrojando un coeficiente de -0.85 , es decir, que a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad neta sobre las ventas (véase pág. 104). Quedando demostrada la hipótesis específica N° 3 con otro tipo de resultados estadísticos. En consecuencia, se valida la hipótesis planteada en la investigación de que el leasing financiero ocasiona la disminución de la rentabilidad neta sobre las ventas de la empresa, durante el periodo 2015-2019.

Para la Hipótesis General

Finalmente tomando la tabla 10 y 11, las figuras 11 y 12 de los resultados descriptivos de las dimensiones de la variable leasing financiero y la evolución de la rentabilidad de la empresa, se precisa que mientras los valores del leasing financiero aumentan, se observa que la rentabilidad de la empresa cae. Lo cual se explica debido a los bajos niveles de ventas que obtiene la empresa y las obligaciones financieras establecidas en el contrato del leasing

financiero que debe cumplir la empresa. Mediante otro tipo de resultados estadísticos, a través del análisis de la relación entre las variables y la correlación que existen entre ellas, se demostró que el leasing financiero presenta una relación inversa con la rentabilidad de la empresa, arrojando un coeficiente de -0.85 , es decir, que a mayor leasing financiero se obtiene una menor rentabilidad (véase pág. 106). Quedando demostrada la hipótesis general con otro tipo de resultados estadísticos. En consecuencia, se valida la hipótesis planteada en la investigación de que el leasing financiero ocasiona la disminución de la rentabilidad de la empresa, durante el periodo 2015-2019.

6.2. Contrastación de los resultados con otros estudios similares.

- A. De los resultados descriptivos respecto a la hipótesis específica N°1 con otros estudios similares.

Teniendo en consideración los resultados descriptivos que se presentan en la tabla 1 y las figuras 2, 3, 4, 5 y 6, se observa que mientras los valores del leasing financiero aumentan, los valores de la rentabilidad de los activos de la empresa presentan una caída considerable. Al respecto, Aburto y Collazos (2021) nos mencionan que, las empresas no tienen capacidad para financiarse con sus recursos propios y necesitan buscar financiamiento, asimismo establece que la mayoría de las empresas suelen tener problemas de rentabilidad debido a que tienen recursos insuficientes y mal gestionados. Asimismo, Salvador (2018) menciona que un ratio bajo de rentabilidad de los activos se evidencia por alta capacidad ociosa o un manejo inadecuado de la liquidez, lo cual se encuentra vinculado con el uso del leasing financiero dentro de la empresa. En consecuencia, los aportes de estas investigaciones coinciden con los hallazgos presentados en el trabajo que establecen que las empresas necesitan financiarse y determinan que el uso de los activos define el resultado obtenido en la rentabilidad.

- B. De los resultados descriptivos respecto a la hipótesis específica N° 2 con otros estudios similares.

A partir de los resultados descriptivos que se presentan en la tabla 6 y las figuras 7 y 8, se determina que los niveles de endeudamiento aumentan, sin embargo, la rentabilidad obtenida por la empresa a favor de los accionistas presenta una reducción considerable de los valores obtenidos. Con lo que se asemeja a lo expuesto por Aburto y Collazos (2021) quienes indican que las empresas necesitan leasing financiero para lograr controlar, planificar y tomar decisiones con el objetivo de maximizar la rentabilidad con el menor uso del capital invertido. Asimismo, Marquina y Rodríguez (2019) indican que el pago de niveles altos de intereses en las obligaciones financieras afecta de forma inversa a la rentabilidad sobre los recursos de la empresa. Por otro lado, Paredes (2015) menciona que el rendimiento sobre el patrimonio debe ser superior a la rentabilidad que el accionista puede obtener en una inversión sin riesgo. En consecuencia, los aportes de estas investigaciones coinciden con los hallazgos presentados en el trabajo que establecen que las empresas necesitan leasing financiero para maximizar sus beneficios, sin embargo, los altos niveles de interés que elevan las obligaciones financieras reducen la rentabilidad sobre los recursos que obtiene la empresa, evidenciando que guardan similitud con los resultados de esta investigación.

C. De los resultados descriptivos respecto a la hipótesis específica N° 3 con otros estudios similares.

A partir de los resultados descriptivos que se presentan en la tabla 8 y las figuras 9 y 10, se precisa que mientras los valores del leasing financiero aumentan, se observa que la rentabilidad de las ventas cae. Al respecto Reyes, Contreras y Claros (2019) sostienen que el financiamiento mediante leasing financiero incrementó la utilidad neta sobre las ventas de la empresa durante un periodo, sin embargo, no se alcanzaron los niveles esperados debido a factores internos y externos que se presentaron. Sumado a ello, Aburto y Collazos (2021) menciona que el leasing financiero se relaciona significativamente con la rentabilidad neta sobre las ventas debido a que se presentan problemas de rentabilidad, debido a mala gestión en las inversiones de activos. En consecuencia, los aportes de estas investigaciones coinciden con los hallazgos presentados en el trabajo que establecen el leasing financiero incrementa o reduce la rentabilidad en la empresa de acuerdo a factores internos y externos

que se presenten, evidenciando que guardan similitud con los resultados de esta investigación.

D. De los resultados descriptivos respecto a la hipótesis general con otros estudios similares.

Considerando la tabla 10 y 11, las figuras 11 y 12 de los resultados descriptivos, se precisa que mientras los valores del leasing financiero aumentan, se observa que la rentabilidad de la empresa cae. Al respecto Reyes, Contreras y Claros (2019) indica que un mayor endeudamiento puede aumentar el riesgo de generar pérdidas, afectando la rentabilidad dentro de la empresa. Sumado a ello, Atanacio (2018) sostiene que un adecuado empleo del leasing financiero se encuentra altamente relacionado con la rentabilidad de las empresas del sector manufactura. En consecuencia, los aportes de estas investigaciones coinciden con los hallazgos presentados en el trabajo en tanto que se evidencia que el leasing financiero se encuentra relacionado con la rentabilidad de la empresa y se establece que a mayor endeudamiento se generan pérdidas que afectan la rentabilidad.

6.3. Responsabilidad ética

La responsabilidad ética, considera al código de ética de investigación de la Universidad Nacional del Callao. Emitida con resolución del Consejo Universitario N° 260-2019-CU del 03 de junio de 2019.

Se cumplió con el artículo.8, y por ello se ha respetado los principios éticos del investigador de la UNAC.

1. Probidad. Hemos actuado siguiendo los principios morales y de honradez en todas las acciones de la investigación.
2. Profesionalismo. Se ha actuado con responsabilidad en los procesos, procedimientos de diseño, desarrollo y evaluación de la investigación en el campo del ejercicio profesional.
3. Transparencia. No se ha falsificado ni inventado datos o resultados en la investigación.

4. No se ha plagiado datos, resultados, tablas, cuadros e información de otros autores o investigadores (Fueron citados correctamente en la investigación).
5. Se han realizado las citas, llevando a cabo las referencias respectivas con sus fuentes bibliográficas de los autores o investigadores mencionados en la investigación.
6. Se ha respetado los derechos de autoría y de propiedad intelectual de otros autores e investigadores.
7. Se ha utilizado los procedimientos, instrumentos y criterios estandarizados en la emisión de los resultados, dictámenes, ponderaciones, y evaluaciones.
8. Se ha empleado un lenguaje y redacción claro, objetivo, entendible y respetuoso.

CONCLUSIONES

- A. Se establece que el leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de la empresa de transporte Servifreight S.A.C.; a través de rentabilidad de los activos, beneficios de los accionistas y el beneficio sobre ventas. Asimismo, se ha demostrado que el leasing y la rentabilidad presentan una relación inversamente proporcional. Es decir, mientras aumenta el leasing, la rentabilidad de la empresa disminuye, en consecuencia, se estableció que la empresa mantiene niveles altos de endeudamiento por lo cual tienen obligaciones financieras que pagar. Además, el leasing financiero no genera los beneficios esperados ya que el nivel de ventas no aumenta, lo cual empeora la situación de la empresa, donde se observa en el análisis de los indicadores de rentabilidad. Dicho comportamiento, se explica debido a que los costos del endeudamiento superan a los beneficios que generan el leasing financiero dentro de la empresa.
- B. Se establece que el leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de la empresa de transporte Servifreight S.A.C.; en consecuencia, se demostró que las dimensiones del leasing financiero presentan valores elevados, que permiten evidenciar que la empresa mantiene niveles altos de endeudamiento, sin embargo no se evidencia que los recursos obtenidos mediante el leasing financiero se reflejen en el desempeño de la empresa, ya que la evolución de la rentabilidad de los activos cae durante el periodo de análisis.
- C. Se establece que el leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de la empresa de transporte Servifreight S.A.C.; en consecuencia, se indicó que las dimensiones del leasing financiero presentan valores elevados, lo cual permiten determinar que la empresa se encuentra endeudada, sin embargo, la deuda no se está usando adecuadamente para aumentar la rentabilidad, ya que la rentabilidad que esperan obtener los accionistas se reduce considerablemente durante el periodo de análisis.

D. Se establece que el leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de la empresa de transporte Servifreight S.A.C.; en consecuencia, se indicó que las dimensiones del leasing financiero presentan valores elevados, y la rentabilidad neta sobre las ventas presenta un comportamiento decreciente, debido a los bajos niveles de ventas y las obligaciones financieras que la empresa mantiene por el leasing financiero, ya que los costos que genera el leasing son mayores a los beneficios observados en las ventas de la empresa durante el periodo de análisis.

RECOMENDACIONES

- A. Realizar un análisis detallado de los beneficios y costos financieros de usar el leasing financiero dentro de la empresa, asegurando que el aporte que genere dentro de la empresa supere a los costos que se generan por usar este método de financiamiento. Asimismo, se recomienda, buscar la mejor opción de leasing financiero buscando las mejores tasas y plazos dentro del mercado, con el objetivo de reducir las obligaciones financieras que se deben pagar y se asegure que el leasing financiero ocasione un aumento en la rentabilidad de la empresa.
- B. Mantener el indicador de rentabilidad de los activos por encima del 5% para considerar a la empresa como rentable, mediante el uso del leasing financiero, el cual debe permitir aumentar el nivel de las ventas utilizando los vehículos nuevos que se obtienen por medio del arrendamiento financiero. Se recomienda realizar un seguimiento al desempeño de los activos que se adquieren para determinar el aporte que generan dentro de la empresa.
- C. Mantener el indicador de rentabilidad sobre el patrimonio cerca al 25% para que brinde la seguridad de obtener beneficios por parte de los accionistas a partir del leasing financiero, se espera que los vehículos que se adquieren mediante el leasing financiero aumenten el nivel de las ventas y se obtenga una utilidad neta más elevada, para poder generar ganancias para los accionistas de la empresa.
- D. Mantener el indicador de rentabilidad neta sobre las ventas alrededor del 20% para establecer que la empresa tiene buen rendimiento después de cubrir los costos necesarios para la producción, se espera que los vehículos que se adquieren mediante leasing financiero tengan la capacidad de incrementar el nivel de las ventas e impulsar el desempeño de la empresa, ya que se están aumentando el número de maquinaria con el objetivo de incentivar las actividades que realiza la empresa y poder obtener mejores resultados al aumentar la producción y la rentabilidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abanto Vidarte, F. y Vásquez Veliz, S. (2020). *Rentabilidad del recreo la casita del cuy S.A.C. Jaén*. [Tesis de pregrado, Universidad Señor de Sipán]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/7743/Abanto%20Vidarte%20Floresmila%20%26%20Vasquez%20Veliz%20Sandra.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=La%20rentabilidad%20econ%C3%B3mica%20permite%20identificar,la%20mala%20toma%20de%20decisiones>
- Aburto Mattos, G. y Collazos Espinoza, C. S. (2021). *Leasing financiero y rentabilidad de las empresas de servicios de transporte de carga pesada en el distrito de Comas, periodo 2015 – 2020*. [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/76362/Aburto_MG-Collazos_ECS-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Aguirre, C., Barona, C. y Dávila, G. (2020). La rentabilidad como herramienta para la toma de decisiones: análisis empírico en una empresa industrial. *Revista De Investigación Valor Contable*, 7(1), 50-64. https://revistas.upeu.edu.pe/index.php/ri_vc/article/view/1396
- Apasa, M. (2017). *Contabilidad de instrumentos financieros*. Lima: Pacífico Ediciones.
- Apaza, E., Salazar, E., y Lazo, M. (2020). Apalancamiento y rentabilidad: caso de estudio en una empresa textil peruana. *Revista De Investigación Valor Contable*, 6(1), 9-16. <https://doi.org/10.17162/rivc.v6i1.1253>
- Arias Gonzáles, J, L. (2020). *Técnicas e instrumentos de investigación científica. Para ciencias administrativas, aplicadas, artísticas, humanas. Enfoques consulting EIRL*
- Arrunátegui, J. (2016). Deficiencia Económica En Gestión Social de La Sociedad de Beneficencia Pública - Callao. *Revista de La Facultad de Ciencias Contables*, 24(45), 83–89. <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/13211/1174>

- Atanacio Villafani, M. Y. (2018). *El empleo del leasing financiero y la rentabilidad de las empresas manufactureras de Villa el Salvador, año 2017*. [Tesis de pregrado, Universidad Inca Garcilaso de la Vega]. Repositorio Institucional. http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/3898/TESES_Miriam%20Yuliza%20Atanacio%20Villafani.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Beltrán, A., y Cueva, H. (2019). *Evaluación Privada de Proyectos* (4ta ed.). Lima, Perú: Universidad del pacífico. https://fondoeditorial.up.edu.pe/wp-content/uploads/2020/07/Evaluaci%C3%B3n-Privada-de-Proyectos_extracto.pdf
- Benites, C. y Espinoza, R. (2019). *El arrendamiento financiero y su incidencia en los resultados económicos de la empresa invernaderos Hidropónicos del Perú S.A.C., Lurin – 2018*. [Tesis de pregrado – Universidad Autónoma del Perú]. <https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/908/BENITES%20PALOMINO%2c%20CYNTHIA%20GIANNINA%20Y%20ESPINOZA%20CUYUTUPA%2c%20ROSA%20ANGELICA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Barrenechea, A., Falen, F., Melchor, G. y Minaya, H. (2017). *Ventajas del arrendamiento operativo frente al arrendamiento financiero en el Perú en el 2017*. [Tesis de maestría, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio Institucional. https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/622723/barrenech%20eag_%C1ngel.pdf?sequence=22
- Carchi, K., Gonzáles, S. y Romero, E. (2020). Índices financieros, la clave de la finanza administrativa aplicada a una empresa. *INNOVA Research Journal*, 5(2), 26-50. <https://doi.org/10.33890/innova.v5.n2.2020.1193>
- Carmona, D. y Chaves, J. (2015). Factoring: una alternativa de financiamiento como herramienta de apoyo para las empresas de transporte de carga terrestre en Bogotá. *Revista Finanzas y Política Económica*, 7(1), 27 - 53. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=323535374002>

- Castillo Jiménez, M. V. (2019). *Leasing financiero y la rentabilidad en la empresa Energigas SAC en el periodo 2017-2018*. [Tesis de pregrado, Universidad Peruana de Ciencias e Informática]. Repositorio Institucional. http://repositorio.upci.edu.pe/bitstream/handle/upci/99/T-CASTILLO_JIMENEZ_MARIA_VITALINA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ccaccya, D. (2015). Análisis de rentabilidad de una empresa, *Actualidad empresarial*, 7(1), 341 – 342. <https://bit.ly/31dGuK5>
- Enríquez Chávez, G. (2015). *Efectos del arrendamiento financiero en la gestión de las medianas empresas mineras del Perú*. [Tesis de posgrado, Universidad San Martín de Porres]. Repositorio Institucional. https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/1838/enriquez_cg.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Chicano, E. (2017). ¿Qué es y para qué sirve el apalancamiento financiero? *Revista Digital INESEM*, 3(2), 3-4.
- Colom, A. (2015). *Guía básica y ejercicios prácticos para la gestión empresarial: Aplicación multisectorial*. (1ra ed.). España: Universitat de Lleida. https://books.google.com.pe/books?id=2zHwCgAAQBAJ&dq=inauthor:%22Antonio+Colom+Gorgues%22&hl=es&source=gbs_navlinks_s
- Coronado, E., Bejarano, V., y Gonzales, J. (2015). *Análisis de estados financieros individuales y consolidados*. Madrid: UNED.
- Cortez, S. (2019). Créditos directos y su incidencia en la solvencia y rentabilidad de las Cajas Municipales de Ahorro y Crédito del Norte de Perú, 2017. *Revista Ciencia y Tecnología*, 15(7), 69–83. <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2523/2562>
- Correa-García, J., Gómez, S. y Londoño, F. (2018). Indicadores financieros y su eficiencia en la explicación de la generación de valor en el sector cooperativo. *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 26(2), 1329-144. <https://www.redalyc.org/journal/909/90958481009/html/>

- García López, R. V. (2021). *Influencia del Leasing Financiero en la Rentabilidad de la Empresa de transportes MEGO CARGO SAC en el año 2018*. [Tesis de pregrado, Universidad Peruana de las Américas]. Repositorio institucional. <http://190.119.244.198/bitstream/handle/upa/1287/GARCIA%20LOPEZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gil, S. (2016, 06 de febrero). Contrato. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/contrato.html>
- Gutiérrez, S. (2019). Activo, pasivo y capital. Universidad de Guadalajara. http://biblioteca.udgvirtual.udg.mx/jspui/bitstream/123456789/3044/1/Activo_Pasivo_Capital.pdf
- Hamodi. C., López Pastor, V.M. y López Pastor, A.T (2015). Medios, técnicas e instrumentos de evaluación formativa y compartida del aprendizaje en educación superior. *Perfiles Educativos*. 37(147), http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-26982015000100009
- Hernández, R. y Mendoza, C. (2018) Metodología de la Investigación. (1ª ed.). México: Ed. Mc Graw Hill Education.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación. México: McGraw-Hill.
- Huallpa Mollinedo, M. C. (2018). *Incidencia del arrendamiento financiero en la situación económica – financiera en el sector transporte – caso Transporte Bella Vista S.R.L. Año 2017*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa]. Repositorio Institucional. <http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/8439/COhumomc.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Huaytalla Roca, M. (2020). Determinantes de la morosidad crediticia y rentabilidad de la Cooperativa de ahorro y crédito Señor de Quinuapata, Huamanga 2017-2018. [Tesis de pregrado, Universidad Peruana de los Andes]. Repositorio

Institucional. https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/2090/T001_43898920_Determinantes%20de%20la%20morosidad%20crediticia%20y%20rentabilidad%20de%20la%20Cooperativa%20de%20ahorro%20y%20cr%C3%A9dito%20Se%C3%B1or%20de%20Quinuapata%2C%20Huamanga%202017%20-2018%20ok%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y

López, J. (2018, 08 de junio). Rendimiento. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/rendimiento.html>

Macías León, K. L. y Macías León, K. M. (2019). *Aplicación de arrendamiento financiero y su repercusión económica en la empresa ABC*. [Tesis de pregrado, Universidad de Guayaquil]. Repositorio Institucional. <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/42273/1/TESIS%20COMPLETA%20%20MACIAS.pdf>

Marco, F. (2017, 23 de noviembre). Ratio de razón de endeudamiento. Economipedia. <https://economipedia.com/definiciones/ratio-razon-endeudamiento-del-activo-total.html>

Marquina Macedo, L. M. y Rodríguez Suri, M. (2019). *Leasing financiero y la rentabilidad financiera en la Empresa Manu Rent a Car de la ciudad del Cusco periodo 2018*. [Tesis de pregrado, Universidad Andina del Cusco]. Repositorio Institucional. https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/3052/Luz_Monica_Tesis_bachiller_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Marqués, M. (2018, 13 de diciembre). Arrendamiento financiero o leasing ¿Qué es y cómo se contabiliza? <https://www.finanzarel.com/blog/arrendamiento-financiero-leasing-contabiliza/>

Ministerio de Economía y Finanzas (s.f.). Norma Internacional de Información Financiera 16. https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publicacion/nor_co/niif/ES_GVT_2021_NIIF_16.pdf

Montesdeoca, B. y Almeida, C. (2020). El Leasing financiero. *USFQ Law Review*, 7(1), 55-79. <https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/lawreview/article/view/1730/2020>

- Neill A. D, y Cortez Suárez L. (2018). Procesos y Fundamentos de la Investigación Científica 2017. Ecuador: Editorial UTMACH,
- Pacheco (2018). El balance financiero en la empresa. *Revista Pensamiento crítico*, 18(2), 61–75.
<https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/econo/article/download/8732/7583/>.
- Paredes Zabala, V. S. (2015). La planificación financiera y la rentabilidad de la empresa avícola María Teresa Cía. LTDA. [Tesis de pregrado, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio Institucional.
<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/17543/1/T3273ig.pdf>
- Pedrosa, J. (2016, 19 de marzo) Arrendamiento financiero (leasing). Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/arrendamiento-financiero-leasing.html>
- Pérez, W. I. (2016). El Leasing Financiero un medio para mejorar los resultados de la industria. *Fides et Ratio - Revista de Difusión cultural y científica de la Universidad La Salle en Bolivia*, 11(11), 139-154.
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2071-081X2016000100010&lng=es&tlng=es
- Planas, E. (2018). Todo Sobre la Gestión de su Empresa. Irlanda: De Vecchi Ediciones.
<https://es.scribd.com/read/388236109/Todo-sobre-la-gestion-de-su-empresa>
- Ramírez, P. (2021). ¿Qué es el apalancamiento financiero y cómo se calcula?
<https://www.apd.es/que-es-el-apalancamiento-financiero/>
- Reyes Cuadros, A. A., Herrera Contreras, M. y Claros Solís, J. M. (2019). *Leasing financiero y rentabilidad de la empresa JJR Service SAC, periodos 2015-2018*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Callao]. Repositorio Institucional.
<http://repositorio.unac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12952/5182/reyes%20cuadros%20claros%20solis%20herrera%20contreras%20contabilidad%202019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Robles, N. (2016). *Inversión Pública y Rentabilidad Social en la Municipalidad Distrital de San Juan Bautista, Provincia de Huamanga periodo 2010-2014*. [Tesis de pregrado,

- Universidad nacional de San Cristóbal de Huamanga]. Repositorio Institucional.
http://repositorio.unsch.edu.pe/bitstream/handle/UNSCH/1640/Tesis%20E177_Rob.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rodríguez, U. (2016). *Factores Determinantes de la Rentabilidad de los Bancos en los Países del Mercosur. Un Enfoque Contable*. [Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Córdoba]. Repositorio Institucional.
<https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/2240/Rodrigues%20Primo,%20Uverlan.Factores%20determinantes%20de%20la%20rentabilidad%20de%20los%20bancos%20en%20los%20pa%C3%ADses%20del%20Mercosur.%20Un%20enfoque%20contable.pdf?sequence=1>
- Roldán, P. (2017, 04 de febrero). Utilidad neta. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/utilidad-neta.html>
- Salvador, P. (2018). Análisis de ratios financiero y su incidencia en el otorgamiento de créditos para las micro y pequeñas empresas en Caja Arequipa. [Tesis de grado]. Repositorio Institucional.
<http://repositorio.unsm.edu.pe/bitstream/handle/11458/3102/CONTABILIDAD%20-%20Pedro%20Daniel%20Salvador%20Lozano.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sarria Irigorri, D.S. (2019). *El Leasing financiero como estrategia competitiva para las Pymes de la ciudad de Popayán* [Tesis de pregrado, Corporación Universitaria Autónoma del Cauca]. Repositorio Institucional.
<https://repositorio.uniautonoma.edu.co/handle/123456789/176>
- Sánchez, J. (2018, 19 de abril). Obligación financiera. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/obligacion.html>
- Sánchez, J. (2015, 02 de diciembre). Empresa. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/empresa.html>
- Sánchez, H., Reyes, C., & Mejía, K. (2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística*. Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma.

- Sevilla, A. (2015, 01 de noviembre). Liquidez. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/liquidez.html>
- Sevilla, A. (2015, 31 de octubre). Estados financieros. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/estados-financieros.html>
- Sevilla, A. (2017, 08 de abril). Gastos financieros. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/gastos-financieros.html>
- Torres, J. y Paredes, J. (2017). *Análisis de rentabilidad económica de los nuevos alojamientos turísticos regulados por el ministerio de turismo en el año 2015 para determinar el punto de equilibrio en Puerto Ayora – Galápagos*. Universidad Central del Ecuador
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/10484/1/T-UCE-0004-TE004-2017.pdf>
- Torres Celi, F. G. (2018). *El leasing financiero y su impacto en la situación económica financiera de la empresa Motrix E.I.R.L., 2017*. [Tesis de pregrado, Universidad Señor de Sipán]. Repositorio Institucional.
<https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/5693/Torres%20Celi.pdf?sequence=1>
- Valdivia, C. y Ferrer, A. (2016). Todo sobre activos aplicación de las NIIF y el PCGE. Instituto Pacífico S.A.C.
- Vásquez Játiva, P.M. (2018). *El contrato de Leasing Financiero y su Aplicación en el Ecuador*. [Tesis de grado, Universidad de los Hemisferios]. Repositorio Institucional.
<http://dspace.uhemisferios.edu.ec:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/803/Tesis%20LEASING%20FINANCIERO%20paola%20vasquez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Westreicher, G. (2020, 04 de agosto). Ventas. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/ventas.html>
- Westreicher, G. (2018, 20 de marzo). Cuota de crédito. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/cuota-de-un-credito.html>

Anexo 1: Matriz de consistencia

EL LEASING FINANCIERO Y LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Independiente			
¿La adquisición de leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte?	Evaluar si el leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.	El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de las empresas de transporte.	Leasing financiero	Apalancamiento financiero Endeudamiento Patrimonial Razón del Endeudamiento del Activo	Ratio de apalancamiento financiero Ratio de endeudamiento patrimonial Razón de endeudamiento del activo	Método de Investigación hipotético-deductivo Tipo de Investigación Cuantitativa Diseño de Investigación no experimental, descriptivo y longitudinal
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas	Dependiente			
<ul style="list-style-type: none"> ¿El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte? ¿El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte? ¿El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte? 	<ul style="list-style-type: none"> Determinar si el leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte. Identificar si el leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte. Indicar si el leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> El leasing financiero ocasiona una disminución de la rentabilidad de los activos de las empresas de transporte. El leasing financiero ocasiona una disminución de los beneficios de los accionistas de las empresas de transporte. El leasing financiero ocasiona que las ventas no contribuyan a la rentabilidad de las empresas de transporte. 	Rentabilidad	Rentabilidad de los activos (ROA) Beneficio Neto sobre recursos propios (ROE) Beneficio sobre ventas	Indicador de rentabilidad de los activos Indicador de rentabilidad sobre el patrimonio Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas	Población Estados financieros de la empresa de transporte Servifreight S.A.C Muestra Estudio de caso: Conformado por la Información analizada de los estados financieros anuales de la empresa de Transportes Servifreight S.A.C en el periodo en el 2015 - 2019. Técnica Análisis documental

Anexo 2: Instrumentos validados

Leasing financiero

Años	Ratio de apalancamiento financiero				Ratio de endeudamiento patrimonial		Razón de endeudamiento del activo	
	Activo	Fondos propios	UAI	UAI	Pasivo total	Patrimonio	Pasivo total	Activo total
2015	S/ 3,130,146.00	S/ 1,060,300.00	S/ 105,111.00	S/ 281,467.00	S/ 2,069,846.00	S/ 1,060,300.00	S/ 2,069,846.00	S/ 3,130,146.00
2016	S/ 3,135,543.00	S/ 1,141,822.00	S/ 199,175.00	S/ 320,751.00	S/ 1,993,721.00	S/ 1,141,822.00	S/ 1,993,721.00	S/ 3,135,543.00
2017	S/ 3,299,988.00	S/ 1,097,129.00	S/ 49,931.00	S/ 136,801.00	S/ 2,202,859.00	S/ 1,097,129.00	S/ 2,202,859.00	S/ 3,299,988.00
2018	S/ 3,194,829.16	S/ 1,107,190.23	S/ 32,063.28	S/ 141,530.05	S/ 2,087,638.94	S/ 1,107,190.23	S/ 2,087,638.94	S/ 3,194,829.16
2019	S/ 2,552,409.15	S/ 756,299.07	-S/ 186,048.03	-S/ 186,048.03	S/ 1,796,110.08	S/ 756,299.07	S/ 1,796,110.08	S/ 2,552,409.15

Rentabilidad

Años	Indicador de rentabilidad de los activos (ROA)		Indicador de rendimiento sobre el patrimonio (ROE)		Indicador de rentabilidad neta sobre las ventas	
	Utilidad neta	Activo total	Utilidad neta	patrimonio	Utilidad neta	Ventas
2015	S/ 105,111.00	S/ 3,130,146.00	S/ 105,111.00	S/ 1,060,300.00	S/ 105,111.00	S/ 2,804,915.00
2016	S/ 104,575.00	S/ 3,135,543.00	S/ 104,575.00	S/ 1,141,822.00	S/ 104,575.00	S/ 3,399,275.00
2017	S/ 4,476.00	S/ 3,299,988.00	S/ 4,476.00	S/ 1,097,129.00	S/ 4,476.00	S/ 4,197,919.00
2018	S/ 8,862.75	S/ 3,194,829.16	S/ 8,862.75	S/ 1,107,190.23	S/ 8,862.75	S/ 4,583,893.81
2019	-S/ 350,891.16	S/ 2,552,409.14	-S/ 350,891.16	S/ 756,299.07	-S/ 350,891.16	S/ 2,891,022.26

Anexo 3: Estados Financieros de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.

AV. SAENZ PEÑA 284 OF. 705 - CALLAO / PHONE-FAX: (511)453-0040 - 453-0047

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2015
(Expresado en Soles)

ACTIVO	2015	PASIVO Y PATRIMONIO	2015
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	17,751.00	Tributos por pagar	30,393.00
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	182,871.00	Remuneraciones por Pagar	22,554.00
Cuentas por Cobrar personal, accionist, direc	7,368.00	Cuentas por Pagar Comerciales - tercero	102,842.00
Cuentas por Cobrar diversas- terceros	1,708.00		
Otros Activos corrientes	124,529.00		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	336,227.00	TOTAL PASIVO CORRIENTE	155,789.00
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
Activos adquiridos en Arrendamiento Financiero	1,286,719.00	Cuentas por Pagar Acc. Directores y gerentes	507,846.00
Inmueble, maquinaria y equipo	2,731,570.00	Ctas por pagar diversas - terceros	66,268.00
Depreciación Activos adquiridos en Arrend Financiero e lme acum.	- 1,487,831.00	Obligaciones Financieras	1,339,943.00
Activos diferidos	61,301.00		
Otros activos no corrientes	202,360.00		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	2,793,919.00	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	1,914,057.00
		PATRIMONIO NETO	
		Capital	960,000.00
		Reservas Legales	18,460.00
		Resultado acumulado negativo	- 23,271.00
		Utilidad del ejercicio	105,111.00
		TOTAL PATRIMONIO NETO	1,060,300.00
TOTAL ACTIVO	3,130,146.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	3,130,146.00

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
ELBA CUEVA MELGAREJO
CONTADORA
MAT: 934

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
HIRAM MERCHOR ORTEGA
GERENTE GENERAL



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE Nº 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 Nº 178



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE N° 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 N° 178

ESTADO DE RESULTADOS
Al 31 de Diciembre del 2015
(Expresado en Soles)

Ventas Netas (ingresos operacionales)	2,804,915.00
Total de Ingresos Brutos	2,804,915.00
Costo de ventas	(1,914,437.00)
Utilidad Bruta	890,478.00
Gastos de Administración	(516,978.00)
Gastos de Venta	(92,033.00)
Utilidad Operativa	281,467.00
Gastos Financieros	(215,807.00)
Ingresos financieros gravados	39,451.00
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	105,111.00

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
.....
ECLA GARCIA MELGAREJO
CONTADORA
MAT: 934

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
.....
HIRAM MERCHOR ORTEGA
GERENTE GENERAL

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2016
(Expresado en Soles)

ACTIVO	2016	PASIVO Y PATRIMONIO	2016
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	148,611.00	Tributos por pagar	130,197.00
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	340,388.00	Remuneraciones por Pagar	13,197.00
Cuentas por Cobrar personal, accionist, direc	8,423.00	Cuentas por Pagar Comerciales - tercero	75,317.00
Cuentas por Cobrar diversas- terceros	10,717.00		
Cuentas por Cobrar diversas- relacionadas	43,823.00		
Serv. Y otros contratos por anticipados	221,689.00		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	773,651.00	TOTAL PASIVO CORRIENTE	218,711.00
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
Activos adquiridos en Arrendamiento Financiero	1,362,461.00	Cuentas por Pagar Acc. Directores y gerentes	366,980.00
Inmueble, maquinaria y equipo	2,565,924.00	Ctas por pagar diversas - relacionadas	51,484.00
Depreciacion Activos adquiridos en Arrend Financiero e lme acum.	1,619,954.00	Obligaciones Financieras	1,356,546.00
Activos diferidos	53,461.00		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	2,361,892.00	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	1,775,010.00
		PATRIMONIO NETO	
		Capital	1,036,000.00
		Reservas Legales	1,247.00
		Utilidad del ejercicio	104,575.00
		TOTAL PATRIMONIO NETO	1,141,822.00
TOTAL ACTIVO	3,135,543.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	3,135,543.00

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
ELSA CUEVA MELGAREJO
CONTADORA
MAT: 934

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
HIRAM MERCHOR ORJEGA
GERENTE GENERAL



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE Nº 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 Nº 178



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE N° 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 N° 178

ESTADO DE RESULTADOS
Al 31 de Diciembre del 2016
(Expresado en Soles)

Ventas Netas (ingresos operacionales)	3,399,275.00
Total de Ingresos Brutos	3,399,275.00
Costo de ventas	(2,406,651.00)
Utilidad Bruta	992,624.00
Gastos de Administración	(543,493.00)
Gastos de Venta	(128,380.00)
Utilidad Operativa	320,751.00
Gastos Financieros	(132,383.00)
Ingresos financieros gravados	10,807.00
Utilidad antes partic. E impuestos	199,175.00
Impuesto a la Renta	(75,563.00)
Reserva Legal	(12,362.00)
Retribuciones al directorio	(6,675.00)
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	104,575.00

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

ELBA CUEVA MELGAREJO
CONTADOR
MAT: 934

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

HIRAM MERCUR ORTEGA
GERENTE GENERAL



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE Nº 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 Nº 178

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2017
(Expresado en Soles)

ACTIVO	2017	PASIVO Y PATRIMONIO	2017
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	500.00	Sobregiros y Pagarés Bancarios	36,418.00
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	251,826.00	Tributos por pagar	47,932.00
Cuentas por Cobrar personal , accionist, direc	19,493.00	Remuneraciones por Pagar	8,061.00
Cuentas por Cobrar diversas- relacionadas	23,365.00	Cuentas por Pagar Comerciales - tercero	101,068.00
Serv. Y otros contratos por anticipados	271,656.00	Cuentas por Pagar Relacionadas	79,470.00
Otros Activos corrientes	32,986.00		
	<hr/>		<hr/>
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	599,826.00	TOTAL PASIVO CORRIENTE	272,949.00
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
Activos adquiridos en Arrendamiento Financiero	2,028,877.00	Deudas a Largo Plazo	
Inmueble , maquinaria y equipo	2,564,428.00	Cuentas por Pagar Acc. Directores y gerentes	351,952.00
Depreciacion Activos adquiridos en Arrend Financiero e lme acum.	- 1,946,576.00	Ctas por pagar diversas - relacionadas	72,779.00
Activos diferidos	53,433.00	Obligaciones Financieras	1,453,556.00
	<hr/>	Pasivos Diferidos	51,623.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	2,700,162.00	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	1,929,910.00
		PATRIMONIO NETO	
		Capital	1,086,000.00
		Reservas Legales	6,653.00
		Utilidad del ejercicio	4,476.00
		TOTAL PATRIMONIO NETO	1,097,129.00
TOTAL ACTIVO	3,299,988.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	3,299,988.00

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
.....
ELBA CUEVA MELGAREJO
CONTADORA
MAT: 934

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
.....
HIRAM MERCHOR ORTEGA
GERENTE GENERAL



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE N° 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 N° 178

ESTADO DE RESULTADOS
Al 31 de Diciembre del 2017
(Expresado en Soles)

Ventas Netas (Ingresos operacionales)	4,197,919.00
Total de Ingresos Brutos	4,197,919.00
Costo de ventas	(3,284,993.00)
Utilidad Bruta	912,926.00
Gastos de Administración	(693,975.00)
Gastos de Venta	(82,150.00)
Utilidad Operativa	136,801.00
Gastos Financieros	(119,016.00)
Ingresos financieros gravados	32,146.00
Utilidad antes partic. E impuestos	49,931.00
Impuesto a la Renta	(35,596.00)
Participaciones de los trabajadores	(6,033.00)
Reserva Legal	(830.00)
Retribuciones al directorio	(2,996.00)
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	4,476.00

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
ELBA CUEVA MELGAREJO
CONTADORA
MAT. 934

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
HIRAM MERCHER DRYEGA
GERENTE GENERAL



BALANCE GENERAL
Al 31 de Diciembre del 2018
(Expresado en Nuevos Soles)

ACTIVO	S/.	PASIVO	S/.
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
- Efectivo y Equivalente de Efectivo	95,762.33	- Sobregiros Bancarios	-
- Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros	406,511.45	- Tributos Contraprestaciones y Aportes	59,636.11
- Cuentas por Cobrar Acc. Soc Y Pers.	16,524.96	- Remuneraciones y Participaciones Por Pagar	36,875.26
- Cuentas por Cobrar Diversas	98,018.83	- Cuentas por Pagar Comerciales - Terceros	296,373.11
- Credito Fiscal	80,258.51	- Obligaciones Financieras C/P	763,668.18
		- Cuentas por pagar Diversas - Terceros	52,196.95
Total Activo Corriente	697,076.08	Total Pasivo Corriente	1,208,749.61
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
-Intangibles	-	- Cuentas por Pagar a los Accionistas	364,303.60
- Activos Adquiridos en Arrendamiento Financieros	1,902,607.21	- Obligaciones Financieras L/P	514,585.73
- Depreciacion Activos Adquiridos en Arrendam. Financ	(494,602.34)		
- Inmueble, Maquinaria y Equipo	2,690,698.09	Total pasivo no Cte.	878,889.33
- Depreciacion Inmueble Maquinaria y Equipo	(1,811,573.71)		
- Cargas Diferidas	210,623.83	PATRIMONIO	
Total Activo no Cte.	2,497,753.08	- Capital	1,086,000.00
		- Reservas	7,851.50
		- Resultados Acumulados	4,475.98
		- Resultados del Ejercicio	8,862.75
		Total Patrimonio	1,107,190.23
Total Activo	3,194,829.16	Total Pasivo y Patrimonio	3,194,829.16

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

HIRAM MANUEL MERCHOR ORTEGA
Gerente General Adjunto
DNI: 09883411

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

CARLOS A. SEGOVIA PAREDES
CONTADOR GENERAL
CFC. 25409



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

CODE N° 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 N° 178

ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS

Al 31 de Diciembre del 2018

(Expresado en Nuevos Soles)

Servicios de Transporte	3,383,599.41
Carga Internacional	1,200,294.40
Total Ingresos	4,583,893.81
(-) Costo de Servicio	(3,722,649.39)
Utilidad Bruta	861,244.42
Gastos Generales	(737,925.73)
Otros Ingresos (Egresos)	18,211.36
Utilidad (Pérdida) de Operación	141,530.05
OTROS INGRESOS (EGRESOS)	
Gastos Financieros	(118,953.64)
Diferencia de cambio (neto)	9,486.87
Utilidad antes Partic.e Imptos.	32,063.28
Distribucion Legal de la Rta Neta	
Impuesto a la Renta	(17,168.33)
Participacion de los Trabajadores	(2,909.89)
Reserva Legal	(1,198.51)
Retribuciones al Directorio	(1,923.80)
Utilidad del Ejercicio	8,862.75

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

HIRAM MANUEL MERCHOR ORTEGA
Gerente General Adjunto
ONF: 09863411

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

CARLOS A. SEGOVIA FRIEDES
CONTADOR GENERAL
CPC. 25409

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2019
(Expresado en Soles)

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE No 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 No 178

ACTIVO	2,019	PASIVO Y PATRIMONIO	2,019
ACTIVO CORRIENTE			
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES DE EFFECTIVO (Clas. Ctes)	10,188.69	TRIBUTOS, CONTRAPRESTACIONES Y APORTES POR PAGAR	75,210.93
CUENTAS POR COBRAR COMERCIALES - TERCERO	309,161.23	REMUNERACIONES Y PARTICIPACIONES POR PAGAR	73,471.38
CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL Y ACCIONISTAS	23,345.71	CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES - TERCEROS	375,058.22
CUENTAS POR COBRAR DIVERSAS - TERCEROS	66,758.90	OBLIGACIONES FINANCIERAS CORTO PLAZO	358,686.64
SERVICIOS Y OTROS CONTRATADOS POR ANTICIPADO	151,842.24	CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS-RELACIONADAS	144,443.50
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	<u>661,096.77</u>	TOTAL PASIVO CORRIENTE	<u>1,026,870.67</u>
ACTIVO NO CORRIENTE			
ACTIVOS ADQUIRIDOS EN ARRENDAMIENTO FINA	2,873,661.92	OBLIGACIONES FINANCIERAS LARGO PLAZO	384,515.46
INMUEBLES, MAQUINARIA Y EQUIPO	1,720,643.39	CUENTAS POR PAGAR A LOS ACCIONISTAS L/P	384,723.95
DEPRECIACIÓN, AMORTIZACIÓN ACUMULADA	-2,653,409.48	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	<u>769,239.41</u>
ACTIVO DIFERIDO	26,378.55		
OTROS ACTIVOS	24,038.00		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	<u>1,991,312.38</u>		
		PATRIMONIO NETO	
		CAPITAL	1,088,000.00
		RESERVAS	7,851.50
		RESULTADOS ACUMULADOS	13,338.73
		DETERMINACIÓN DEL RESULTADO DEL EJERCICIO	-350,891.16
		TOTAL PATRIMONIO NETO	<u>756,299.07</u>
TOTAL ACTIVO	<u>2,552,409.14</u>	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	<u>2,552,409.14</u>

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

Hiram Manuel Neri Chur Ortega
HIRAM MANUEL NERI CHUR ORTEGA
Gerente General Adjunto
CNI: 09863411

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS

Elba Cueva Melgarejo
ELBA CUEVA MELGAREJO
CONTADORA
MAT: 934



SERVIFREIGHT S.A.C.

INTERNATIONAL CARGO AGENTS

CODE Nº 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 Nº 178

ESTADO DE RESULTADOS
Al 31 de Diciembre del 2019
(Expresado en Soles)

SERVICIO DE TRANSPORTE Y CARGA INTERNACIONAL	2,891,022.26
(-) Costo de Servicio	<u>-2,368,626.38</u>
Utilidad Bruta	522,395.88
GASTOS GENERALES	-709,538.04
OTROS INGRESOS / EGRESOS	<u>1,094.13</u>
Utilidad Operativa	-186,048.03
GASTOS FINANCIEROS	-108,369.08
DIFERENCIA DE CAMBIO NETO	<u>-56,474.05</u>
UTILIDAD DEL EJERCICIO	-350,891.16

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS


HIRAM MANUEL MERCHOR ORTEGA
Gerente General Adjunto
DNI: 09863411

SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS


ELBA CUEVA MELGAREJO
CONTADORA
MAT: 934

Anexo 4: Estados Financieros proyectados

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2015

(Expresado en Soles)

ACTIVO	2015	PASIVO Y PATRIMONIO	2015
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	17,751.00	Sobregiros y Pagarés Bancarios	
Otros Activos Financieros		Tributos por pagar	30,393.00
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	182,871.00	Remuneraciones por Pagar	22,554.00
Cuentas por Cobrar personal, accionist, direc	7,368.00	Cuentas por Pagar Comerciales - tercero	102,842.00
Cuentas por Cobrar diversas-terceros	3,708.00	Cuentas por Pagar Relacionadas	
Serv. Y otros contratos por anticipados			
Otros Activos corrientes	124,529.00		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	336,227.00	TOTAL PASIVO CORRIENTE	155,789.00
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
Intangibles		Deudas a Largo Plazo	
Activos adquiridos en Arrendamiento Financiero		Cuentas por Pagar Acc. Directores y gerentes	507,846.00
Inmueble, maquinaria y equipo	1,576,198.56	Ctas por pagar diversas - terceros	66,268.00
Depreciacion Activos adquiridos en Arrend Financiero e lme acum.	-169,876.56	Obligaciones Financieras	
Activos diferidos	61,101.00	Pasivos Diferidos	
Otros activos no corrientes	202,360.00		
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	1,669,783.00	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	574,114.00
		PATRIMONIO NETO	
		Capital	960,000.00
		Capital Adicional	
		Acciones de Inversión	
		Excedentes de Revaluación	
		Reservas Legales	18,460.00
		Otras Reservas	
		Resultado acumulado negativo	-23,271.00
		Utilidad del ejercicio	320,918.00
		TOTAL PATRIMONIO NETO	1,276,107.00
TOTAL ACTIVO	2,006,010.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2,006,010.00

ESTADO DE RESULTADOS

Al 31 de Diciembre del 2015

(Expresado en Soles)

Ventas Netas (ingresos operacionales)	2,804,915.00
Otros Ingresos Operacionales	
Total de Ingresos Brutos	2,804,915.00
Costo de ventas	(1,914,437.00)
Utilidad Bruta	890,478.00
Gastos Operacionales	
Gastos de Administración	(609,011.00)
Gastos de Venta	
Utilidad Operativa	281,467.00
Gastos Financieros	
Ingresos financieros gravados	39,451.00
Otros Gastos	
Utilidad antes partic. E impuestos	320,918.00
Participaciones	
Impuesto a la Renta	0.00
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	320,918.00

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

ESTADO DE RESULTADOS

Al 31 de Diciembre del 2016

(Expresado en Soles)

Ventas Netas (ingresos operacionales)	3,399,275.00
Otros Ingresos Operacionales	
Total de Ingresos Brutos	3,399,275.00
Costo de ventas	(2,406,651.00)
Utilidad Bruta	992,624.00
Gastos Operacionales	
Gastos de Administración	(671,873.00)
Gastos de Venta	
Utilidad Operativa	320,751.00
Gastos Financieros	
Ingresos financieros gravados	10,807.00
Otros Gastos	
Utilidad antes partic. E impuestos	331,558.00
Participaciones	
Impuesto a la Renta	(75,563.00)
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	255,995.00

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2017

(Expresado en Soles)

ACTIVO	2017	PASIVO Y PATRIMONIO	2017
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	500.00	Sobregiros y Pagarés Bancarios	36,418.00
Otros Activos Financieros		Tributos por pagar	47,932.00
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	251,826.00	Remuneraciones por Pagar	8,061.00
Cuentas por Cobrar personal, accionist, direc	19,493.00	Cuentas por Pagar Comerciales - tercero	101,068.00
Cuentas por Cobrar diversas- terceros	23,365.00	Cuentas por Pagar Relacionadas	79,470.00
Cuentas por Cobrar diversas- relacionadas			
Serv. Y otros contratos por anticipados	32,986.00		
Otros activos corrientes	500.00		
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	328,170.00	TOTAL PASIVO CORRIENTE	218,711.00
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
Intangibles		Deudas a Largo Plazo	
Activos adquiridos en Arrendamiento Financiero		Cuentas por Pagar Acc. Directores y gerentes	342,093.00
Inmueble, maquinaria y equipo	1,753,721.56	Ctas por pagar diversas - relacionadas	72,779.00
Depreciacion Activos adquiridos en Arrend Financiero e lme acum.	-169,876.56	Obligaciones Financieras	
Activos diferidos	53,433.00	Pasivos Diferidos	51,623.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	1,637,278.00	TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	466,495.00
		<u>PATRIMONIO NETO</u>	
		Capital	1,086,000.00
		Capital Adicional	
		Acciones de Inversión	
		Excedentes de Revaluación	
		Reservas Legales	6,653.00
		Otras Reservas	
		Utilidad del ejercicio	133,351.00
		TOTAL PATRIMONIO NETO	1,226,004.00
TOTAL ACTIVO	1,965,448.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	1,965,448.00

ESTADO DE RESULTADOS

Al 31 de Diciembre del 2017

(Expresado en Soles)

Ventas Netas (ingresos operacionales)	4,197,919.00
Otros Ingresos Operacionales	
Total de Ingresos Brutos	4,197,919.00
Costo de ventas	(3,284,993.00)
Utilidad Bruta	912,926.00
Gastos Operacionales	
Gastos de Administración	(776,125.00)
Gastos de Venta	
Utilidad Operativa	136,801.00
Gastos Financieros	
Ingresos financieros gravados	32,146.00
Otros Gastos	
Utilidad antes partic. e impuestos	168,947.00
Participaciones	
Impuesto a la Renta	(35,596.00)
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	133,351.00

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

BALANCE GENERAL

Al 31 de Diciembre del 2018
(Expresado en Nuevos Soles)

ACTIVO	2018	PASIVO Y PATRIMONIO	2018
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	95,762.33	Sobregiros y Pagarés Bancarios	-
Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros	406,511.45	Tributos Contraprestaciones y Aportes	59,636.11
Cuentas por Cobrar Acc. Soc y Pers.	16,524.96	Remuneraciones y Participaciones por Pagar	36,875.26
Cuentas por Cobrar Diversas	98,018.83	Cuentas por Pagar Comerciales - Terceros	296,373.11
Crédito fiscal	80,258.51	Obligaciones Financieras C/P	
		Cuentas por pagar Diversas - Terceros	52,196.95
Total Activo Corriente	697,076.08	TOTAL PASIVO CORRIENTE	445,081.43
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
Intangibles	-	Cuentas por Pagar a los Accionistas	364,303.60
Activos adquiridos en Arrendamiento Financiero		Obligaciones Financieras L/P	
Depreciación Activos Adquiridos en Arrendam. Financ.			
Inmueble, Maquinaria y Equipo	1,297,705.55		
Depreciación Inmueble Maquinaria y Equipo	-169,876.56		
Cargas diferidas	210,623.83		
Total Activo no Cte.	1,338,452.82	Total Pasivo no Cte.	364,303.60
		<u>PATRIMONIO</u>	
		Capital	1,086,000.00
		Reservas	7,851.50
		Resultados Acumulados	4,475.98
		Resultados del Ejercicio	127,816.39
		Total Patrimonio	1,226,143.87
Total Activo	2,035,528.90	Total Pasivo y Patrimonio	2,035,528.90

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

Al 31 de Diciembre del 2018

(Expresado en Nuevos Soles)

Servicios de Transporte	3,383,599.41
Carga Internacional	1,200,294.40
Total Ingresos	4,583,893.81
(-) Costo de Servicio	(3,722,649.39)
Utilidad Bruta	861,244.42
Gastos Generales	(737,925.73)
Otros Ingresos (Egresos)	18,211.36
Utilidad (Pérdida) de Operación	141,530.05
<u>OTROS INGRESOS (EGRESOS)</u>	
Gastos Financieros	
Diferencia de cambio (neto)	9,486.87
Utilidad antes partic. e Impuestos	151,016.92
<u>Distribución Legal de la Rta. Neta</u>	
Impuesto a la Renta	(17,168.33)
Participación de los Trabajadores	(2,909.89)
Reserva Legal	(1,198.51)
Retribuciones al Directorio	(1,923.80)
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	127,816.39

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

Del 01 de Enero al 31 de Diciembre del 2019

(Expresado en Soles)

ACTIVO	2019	PASIVO Y PATRIMONIO	2019
ACTIVO CORRIENTE		PASIVO CORRIENTE	
Efectivo y Equivalentes de Efectivo (Ctas. Ctes)	10,188.69	Tributos Contraprestaciones y Aportes	75,210.93
Cuentas por Cobrar Comerciales - Terceros	309,161.23	Remuneraciones y Participaciones por Pagar	73,471.38
Cuentas por Cobrar al personal y accionistas	23,345.71	Cuentas por Pagar Comerciales - Terceros	375,058.22
Cuentas por Cobrar Diversas - Terceros	66,758.90	Obligaciones Financieras Corto Plazo	
Servicios y otros contratados por anticipado		Cuentas por pagar Diversas - Relacionadas	144,443.50
Total Activo Corriente	409,454.53	TOTAL PASIVO CORRIENTE	668,184.03
ACTIVO NO CORRIENTE		PASIVO NO CORRIENTE	
Activos adquiridos en Arrendamiento Financiero		Obligaciones Financieras Largo Plazo	
Inmueble, Maquinaria y Equipo	1,966,642.39	Cuentas por Pagar a los Accionistas L/P	384,723.95
Depreciación, Amortización acumulada	-169,876.56		
Activo diferido	26,378.55		
Otros activos	24,038.00		
Total Activo no Cte.	1,847,182.38	Total Pasivo no Cte.	384,723.95
		<u>PATRIMONIO NETO</u>	
		Capital	1,086,000.00
		Reservas	7,851.50
		Resultados acumulados	13,338.73
		Determinación del resultado del ejercicio	96,538.70
		Total Patrimonio	1,203,728.93
Total Activo	2,256,636.91	Total Pasivo y Patrimonio	2,256,636.91

ESTADO DE RESULTADOS

Al 31 de Diciembre del 2019

(Expresado en Soles)

Servicios de Transporte y Carga Internacional	3,230,083.04
(-) Costo de Servicio	(2,368,626.38)
Utilidad Bruta	861,456.66
Gastos Generales	(709,538.04)
Otros Ingresos / Egresos	1,094.13
Utilidad Operativa	153,012.75
Gastos Financieros	
Diferencia de cambio neto	(56,474.05)
UTILIDAD DEL EJERCICIO	96,538.70

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia.

Anexo 5: Análisis vertical del estado de situación financiera de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.

ACTIVO	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
ACTIVO CORRIENTE										
EFFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFFECTIVO	S/ 17,751.00	0.57%	S/ 148,611.00	4.74%	S/ 500.00	0.02%	S/ 95,762.33	3.00%	S/ 10,188.69	0.40%
CTAS.POR COBRAR COMERCIALES (NETO)	S/ 182,871.00	5.84%	S/ 340,388.00	10.86%	S/ 251,826.00	7.63%	S/ 406,511.45	12.72%	S/ 0.00	0.00%
CUENTAS POR COBRAR PERSONAL, ACCIONISTAS, DIR	S/ 7,368.00	0.24%	S/ 8,423.00	0.27%	S/ 19,493.00	0.59%	S/ 16,524.96	0.52%	S/ 23,345.71	0.91%
CTAS POR COBRAR DIVERSAS-TERCEROS	S/ 3,708.00	0.12%	S/ 10,717.00	0.34%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 309,161.23	12.11%
CTAS POR COBRAR DIVERSAS-RELACIONADAS	S/ 0.00	0.00%	S/ 43,823.00	1.40%	S/ 23,365.00	0.71%	S/ 98,018.83	3.07%	S/ 66,758.90	2.62%
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	S/ 124,529.00	3.98%	S/ 0.00	0.00%	S/ 32,986.00	1.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%
SERV. Y OTROS CONTRATOS POR ANTICIPADOS	S/ 0.00	0.00%	S/ 221,689.00	7.07%	S/ 271,656.00	8.23%	S/ 0.00	0.00%	S/ 151,642.24	5.94%
CRÉDITO FISCAL	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 80,258.51	2.51%	S/ 0.00	0.00%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	S/ 336,227.00	10.74%	S/ 773,651.00	24.67%	S/ 599,826.00	18.18%	S/ 697,076.08	21.82%	S/ 561,096.77	21.98%
ACTIVO NO CORRIENTE										
ACTIVOS ADQUIRIDOS EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	S/ 1,286,719.00	41.11%	S/ 1,362,461.00	43.45%	S/ 2,028,877.00	61.48%	S/ 1,902,607.21	59.55%	S/ 2,873,661.92	112.59%
INMUEBLE , MAQUINARIA Y EQUIPO	S/ 2,731,570.00	87.27%	S/ 2,565,924.00	81.83%	S/ 2,564,428.00	77.71%	S/ 2,690,698.09	84.22%	S/ 1,720,643.39	67.41%
DEPRECIACION ACTIVOS ADQUIRIDOS EN ARREND FINANCIERO E IME ACUM.	-S/ 1,487,831.00	-47.53%	-S/ 1,619,954.00	-51.66%	-S/ 1,946,576.00	-58.99%	-S/ 494,602.34	-15.48%	S/ 0.00	0.00%
DEPRECIACIÓN INMUEBLE, MAQUINARIA Y EQUIPO	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	-S/ 1,811,573.71	-56.70%	-S/ 2,653,409.48	-103.96%
ACTIVOS DIFERIDOS	S/ 61,101.00	1.95%	S/ 53,461.00	1.70%	S/ 53,433.00	1.62%	S/ 210,623.83	6.59%	S/ 26,378.55	1.03%
OTROS ACTIVOS NO CORRRIENTES	S/ 202,360.00	6.46%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 24,038.00	0.94%
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	S/ 2,793,919.00	89.26%	S/ 2,361,892.00	75.33%	S/ 2,700,162.00	81.82%	S/ 2,497,753.08	78.18%	S/ 1,991,312.38	78.02%
TOTAL ACTIVOS	S/ 3,130,146.00	100.00%	S/ 3,135,543.00	100.00%	S/ 3,299,988.00	100.00%	S/ 3,194,829.16	100.00%	S/ 2,552,409.15	100.00%
PASIVO										
PASIVO CORRIENTE										
SOBREGIROS Y PAGARÉS BANCARIOS	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 36,418.00	1.10%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%
TRIBUTOS, CONTRAPRESTACIONES Y APORTES POR PAGAR	S/ 30,393.00	0.97%	S/ 130,197.00	4.15%	S/ 47,932.00	1.45%	S/ 59,636.11	1.87%	S/ 75,210.93	2.95%
REMUNERACIONES Y PARTICIPACIONES POR PAGAR	S/ 22,554.00	0.72%	S/ 13,197.00	0.42%	S/ 8,061.00	0.24%	S/ 36,875.26	1.15%	S/ 73,471.38	2.88%
CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES - TERCERO	S/ 102,842.00	3.29%	S/ 75,317.00	2.40%	S/ 101,068.00	3.06%	S/ 296,373.11	9.28%	S/ 375,058.22	14.69%

CUENTAS POR PAGAR RELACIONADAS	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 79,470.00	2.41%	S/ 0.00	0.00%	S/ 144,443.50	5.66%
CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS - TERCEROS	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 52,196.95	1.63%	S/ 0.00	0.00%
OBLIGACIONES FINANCIERAS C/P	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 763,668.18	23.90%	S/ 358,686.64	14.05%
TOTAL PASIVO CORRIENTE	S/ 155,789.00	4.98%	S/ 218,711.00	6.98%	S/ 272,949.00	8.27%	S/ 1,208,749.61	37.83%	S/ 1,026,870.67	40.23%
PASIVO NO CORRIENTE										
CUENTAS POR PAGAR ACC. DIRECTORES Y GERENTES	S/ 507,846.00	16.22%	S/ 366,980.00	11.70%	S/ 351,952.00	10.67%	S/ 364,303.60	11.40%	S/ 384,515.46	15.06%
CTAS POR PAGAR DIVERSAS - TERCEROS	S/ 66,268.00	2.12%	S/ 0.00	0.00%						
CTS POR PAGAR DIVERSAS - RELACIONADAS	S/ 0.00	0.00%	S/ 51,484.00	1.64%	S/ 72,779.00	2.21%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%
OBLIGACIONES FINANCIERAS L/P	S/ 1,339,943.00	42.81%	S/ 1,356,546.00	43.26%	S/ 1,453,556.00	44.05%	S/ 514,585.73	16.11%	S/ 384,723.95	15.07%
PASIVOS DIFERIDOS	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 51,623.00	1.56%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	S/ 1,914,057.00	61.15%	S/ 1,775,010.00	56.61%	S/ 1,929,910.00	58.48%	S/ 878,889.33	27.51%	S/ 769,239.41	30.14%
CAPITAL y PATRIMONIO										
CAPITAL	S/ 960,000.00	30.67%	S/ 1,036,000.00	33.04%	S/ 1,086,000.00	32.91%	S/ 1,086,000.00	33.99%	S/ 1,086,000.00	42.55%
CAPITAL ADICIONAL	S/ 0.00	0.00%								
ACCIONES DE INVERSIÓN	S/ 0.00	0.00%								
EXCEDENTES DE REVALUACIÓN	S/ 0.00	0.00%								
RESERVAS LEGALES	S/ 18,460.00	0.59%	S/ 1,247.00	0.04%	S/ 6,653.00	0.20%	S/ 7,851.50	0.25%	S/ 7,851.50	0.31%
OTRAS RESERVAS	S/ 0.00	0.00%								
RESULTADOS ACUMULADOS	-S/ 23,271.00	-0.74%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 4,475.98	0.14%	S/ 13,338.73	0.52%
RESULTADOS DEL EJERCICIO	S/ 105,111.00	3.36%	S/ 104,575.00	3.34%	S/ 4,476.00	0.14%	S/ 8,862.75	0.28%	-S/ 350,891.16	-13.75%
PATRIMONIO NETO	S/ 1,060,300.00	33.87%	S/ 1,141,822.00	36.42%	S/ 1,097,129.00	33.25%	S/ 1,107,190.23	34.66%	S/ 756,299.07	29.63%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	S/ 3,130,146.00	100.00%	S/ 3,135,543.00	100.00%	S/ 3,299,988.00	100.00%	S/ 3,194,829.17	100.00%	S/ 2,552,409.15	100.00%

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Anexo 6: Análisis horizontal del estado de situación financiera de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.

ACTIVO	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019
ACTIVO CORRIENTE									
EFFECTIVO Y EQUIVALENTE DE EFFECTIVO	S/ 17,751.00	737.20%	S/ 148,611.00	-99.66%	S/ 500.00	19052.47%	S/ 95,762.33	-89.36%	S/ 10,188.69
CTAS.POR COBRAR COMERCIALES (NETO)	S/ 182,871.00	86.14%	S/ 340,388.00	-26.02%	S/ 251,826.00	61.43%	S/ 406,511.45	-100.00%	S/ 0.00
CUENTAS POR COBRAR PERSONAL, ACCIONISTAS, DIR	S/ 7,368.00	14.32%	S/ 8,423.00	131.43%	S/ 19,493.00	-15.23%	S/ 16,524.96	41.28%	S/ 23,345.71
CTAS POR COBRAR DIVERSAS-TERCEROS	S/ 3,708.00	189.02%	S/ 10,717.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 309,161.23
CTAS POR COBRAR DIVERSAS-RELACIONADAS	S/ 0.00	-	S/ 43,823.00	-46.68%	S/ 23,365.00	319.51%	S/ 98,018.83	-31.89%	S/ 66,758.90
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	S/ 124,529.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 32,986.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00
SERV. Y OTROS CONTRATOS POR ANTICIPADOS	S/ 0.00	-	S/ 221,689.00	22.54%	S/ 271,656.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 151,642.24
CRÉDITO FISCAL	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 80,258.51	-100.00%	S/ 0.00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	S/ 336,227.00	130.10%	S/ 773,651.00	-22.47%	S/ 599,826.00	16.21%	S/ 697,076.08	-19.51%	S/ 561,096.77
ACTIVO NO CORRIENTE									
ACTIVOS ADQUIRIDOS EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO	S/ 1,286,719.00	5.89%	S/ 1,362,461.00	48.91%	S/ 2,028,877.00	-6.22%	S/ 1,902,607.21	51.04%	S/ 2,873,661.92
INMUEBLE , MAQUINARIA Y EQUIPO	S/ 2,731,570.00	-6.06%	S/ 2,565,924.00	-0.06%	S/ 2,564,428.00	4.92%	S/ 2,690,698.09	-36.05%	S/ 1,720,643.39
DEPRECIACION ACTIVOS ADQUIRIDOS EN ARREND FINANCIERO E IME ACUM.	-S/ 1,487,831.00	8.88%	-S/ 1,619,954.00	20.16%	-S/ 1,946,576.00	-74.59%	-S/ 494,602.34	-100.00%	S/ 0.00
DEPRECIACIÓN INMUEBLE, MAQUINARIA Y EQUIPO	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	-S/ 1,811,573.71	46.47%	-S/ 2,653,409.48
ACTIVOS DIFERIDOS	S/ 61,101.00	-12.50%	S/ 53,461.00	-0.05%	S/ 53,433.00	294.18%	S/ 210,623.83	-87.48%	S/ 26,378.55
OTROS ACTIVOS NO CORRRIENTES	S/ 202,360.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 24,038.00
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	S/ 2,793,919.00	-15.46%	S/ 2,361,892.00	14.32%	S/ 2,700,162.00	-7.50%	S/ 2,497,753.08	-20.28%	S/ 1,991,312.38
TOTAL ACTIVOS	S/ 3,130,146.00	0.17%	S/ 3,135,543.00	5.24%	S/ 3,299,988.00	-3.19%	S/ 3,194,829.16	-20.11%	S/ 2,552,409.15
PASIVO	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019
PASIVO CORRIENTE									
SOBREGIROS Y PAGARÉS BANCARIOS	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 36,418.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00
TRIBUTOS, CONTRAPRESTACIONES Y APORTES POR PAGAR	S/ 30,393.00	328.38%	S/ 130,197.00	-63.19%	S/ 47,932.00	24.42%	S/ 59,636.11	26.12%	S/ 75,210.93
REMUNERACIONES Y PARTICIPACIONES POR PAGAR	S/ 22,554.00	-41.49%	S/ 13,197.00	-38.92%	S/ 8,061.00	357.45%	S/ 36,875.26	99.24%	S/ 73,471.38
CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES - TERCERO	S/ 102,842.00	-26.76%	S/ 75,317.00	34.19%	S/ 101,068.00	193.24%	S/ 296,373.11	26.55%	S/ 375,058.22

CUENTAS POR PAGAR RELACIONADAS	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 79,470.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 144,443.50
CUENTAS POR PAGAR DIVERSAS - TERCEROS	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 52,196.95	-100.00%	S/ 0.00
OBLIGACIONES FINANCIERAS C/P	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 763,668.18	-53.03%	S/ 358,686.64
TOTAL PASIVO CORRIENTE	S/ 155,789.00	40.39%	S/ 218,711.00	24.80%	S/ 272,949.00	342.85%	S/ 1,208,749.61	-15.05%	S/ 1,026,870.67
PASIVO NO CORRIENTE									
CUENTAS POR PAGAR ACC. DIRECTORES Y GERENTES	S/ 507,846.00	-27.74%	S/ 366,980.00	-4.10%	S/ 351,952.00	3.51%	S/ 364,303.60	5.55%	S/ 384,515.46
CTAS POR PAGAR DIVERSAS - TERCEROS	S/ 66,268.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00
CTS POR PAGAR DIVERSAS - RELACIONADAS	S/ 0.00	-	S/ 51,484.00	41.36%	S/ 72,779.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00
OBLIGACIONES FINANCIERAS L/P	S/ 1,339,943.00	1.24%	S/ 1,356,546.00	7.15%	S/ 1,453,556.00	-64.60%	S/ 514,585.73	-25.24%	S/ 384,723.95
PASIVOS DIFERIDOS	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 51,623.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	S/ 1,914,057.00	-7.26%	S/ 1,775,010.00	8.73%	S/ 1,929,910.00	-54.46%	S/ 878,889.33	-12.48%	S/ 769,239.41
CAPITAL y PATRIMONIO									
CAPITAL	S/ 960,000.00	7.92%	S/ 1,036,000.00	4.83%	S/ 1,086,000.00	0.00%	S/ 1,086,000.00	0.00%	S/ 1,086,000.00
CAPITAL ADICIONAL	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00
ACCIONES DE INVERSIÓN	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00
EXCEDENTES DE REVALUACIÓN	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00
RESERVAS LEGALES	S/ 18,460.00	-93.24%	S/ 1,247.00	433.52%	S/ 6,653.00	18.01%	S/ 7,851.50	0.00%	S/ 7,851.50
OTRAS RESERVAS	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00
RESULTADOS ACUMULADOS	-S/ 23,271.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 4,475.98	198.01%	S/ 13,338.73
RESULTADOS DEL EJERCICIO	S/ 105,111.00	-0.51%	S/ 104,575.00	-95.72%	S/ 4,476.00	98.01%	S/ 8,862.75	-4059.17%	-S/ 350,891.16
PATRIMONIO NETO	S/ 1,060,300.00	7.69%	S/ 1,141,822.00	-3.91%	S/ 1,097,129.00	0.92%	S/ 1,107,190.23	-31.69%	S/ 756,299.07
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	S/ 3,130,146.00	0.17%	S/ 3,135,543.00	5.24%	S/ 3,299,988.00	-3.19%	S/ 3,194,829.17	-20.11%	S/ 2,552,409.15

Fuente: Estados Financieros Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Anexo 7: Análisis vertical del estado de resultados de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.

DETALLE	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
SERVICIO DE TRANSPORTE Y CARGA INTERNACIONAL	S/ 2,804,915.00	100.00%	S/ 3,399,275.00	100.00%	S/ 4,197,919.00	100.00%	S/ 4,583,893.81	100.00%	S/ 2,891,022.26	100.00%
(-) COSTO DE SERVICIO	-S/ 1,914,437.00	-68.25%	-S/ 2,406,651.00	-70.80%	-S/ 3,284,993.00	-78.25%	-S/ 3,722,649.39	-81.21%	-S/ 2,368,626.38	-81.93%
UTILIDAD BRUTA	S/ 890,478.00	31.75%	S/ 992,624.00	29.20%	S/ 912,926.00	21.75%	S/ 861,244.42	18.79%	S/ 522,395.88	18.07%
GASTOS GENERALES	-S/ 609,011.00	-21.71%	-S/ 671,873.00	-19.77%	-S/ 776,125.00	-18.49%	-S/ 737,925.73	-16.10%	-S/ 709,538.04	-24.54%
OTROS INGRESOS/EGRESOS	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 18,211.36	0.40%	S/ 1,094.13	0.04%
UTILIDAD OPERATIVA	281,467.00	10.03%	320,751.00	9.44%	S/ 136,801.00	3.26%	S/ 141,530.05	3.09%	-S/ 186,048.03	-6.44%
GASTOS FINANCIEROS	-S/ 215,807.00	-7.69%	-S/ 132,383.00	-3.89%	-S/ 119,016.00	-2.84%	-S/ 118,953.64	-2.60%	-S/ 108,369.08	-3.75%
DIFERENCIA DE CAMBIO (NETO)	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 9,486.87	0.21%	-S/ 56,474.05	-1.95%
INGRESOS FINANCIEROS GRAVADOS	S/ 39,451.00	1.41%	S/ 10,807.00	0.32%	S/ 32,146.00	0.77%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%
UTILIDAD ANTES PARTIC. E IMPTOS.	S/ 105,111.00	3.75%	S/ 199,175.00	5.86%	S/ 49,931.00	1.19%	S/ 32,063.28	0.70%	-S/ 350,891.16	-12.14%
IMPUESTO A LA RENTA	S/ 0.00	0.00%	-S/ 75,563.00	-2.22%	-S/ 35,596.00	-0.85%	-S/ 17,168.33	-0.37%	S/ 0.00	0.00%
PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	-S/ 2,909.89	-0.06%	S/ 0.00	0.00%
RESERVA LEGAL	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	-S/ 1,198.51	-0.03%	S/ 0.00	0.00%
RETRIBUCIONES AL DIRECTORIO	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	S/ 0.00	0.00%	-S/ 1,923.80	-0.04%	S/ 0.00	0.00%
UTILIDAD DEL EJERCICIO	S/ 105,111.00	3.75%	S/ 123,612.00	3.64%	S/ 14,335.00	0.34%	S/ 8,862.75	0.19%	-S/ 350,891.16	-12.14%

Fuente: Estado de Resultados Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Anexo 8: Análisis horizontal del estado de resultados de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.

DETALLE	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019
SERVICIO DE TRANSPORTE Y CARGA INTERNACIONAL	S/ 2,804,915.00	21.19%	S/ 3,399,275.00	23.49%	S/ 4,197,919.00	9.19%	S/ 4,583,893.81	-36.93%	S/ 2,891,022.26
(-) COSTO DE SERVICIO	-S/ 1,914,437.00	25.71%	-S/ 2,406,651.00	36.50%	-S/ 3,284,993.00	13.32%	-S/ 3,722,649.39	-36.37%	-S/ 2,368,626.38
UTILIDAD BRUTA	S/ 890,478.00	11.47%	S/ 992,624.00	-8.03%	S/ 912,926.00	-5.66%	S/ 861,244.42	-39.34%	S/ 522,395.88
GASTOS GENERALES	-S/ 609,011.00	10.32%	-S/ 671,873.00	15.52%	-S/ 776,125.00	-4.92%	-S/ 737,925.73	-3.85%	-S/ 709,538.04
OTROS INGRESOS/EGRESOS	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 18,211.36	-93.99%	S/ 1,094.13
UTILIDAD OPERATIVA	S/ 281,467.00	13.96%	S/ 320,751.00	-57.35%	S/ 136,801.00	3.46%	S/ 141,530.05	-231.45%	-S/ 186,048.03
GASTOS FINANCIEROS	-S/ 215,807.00	-38.66%	-S/ 132,383.00	-10.10%	-S/ 119,016.00	-0.05%	-S/ 118,953.64	-8.90%	-S/ 108,369.08
DIFERENCIA DE CAMBIO (NETO)	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 9,486.87	-695.29%	-S/ 56,474.05
INGRESOS FINANCIEROS GRAVADOS	S/ 39,451.00	-72.61%	S/ 10,807.00	197.46%	S/ 32,146.00	-100.00%	S/ 0.00	-	S/ 0.00
UTILIDAD ANTES PARTIC. E IMP.TOS.	S/ 105,111.00	89.49%	S/ 199,175.00	-74.93%	S/ 49,931.00	-35.78%	S/ 32,063.28	-1194.37%	-S/ 350,891.16
IMPUESTO A LA RENTA	S/ 0.00	-	-S/ 75,563.00	-52.89%	-S/ 35,596.00	-51.77%	-S/ 17,168.33	-100.00%	S/ 0.00
PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	-S/ 2,909.89	-100.00%	S/ 0.00
RESERVA LEGAL	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	-S/ 1,198.51	-100.00%	S/ 0.00
RETRIBUCIONES AL DIRECTORIO	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	S/ 0.00	-	-S/ 1,923.80	-100.00%	S/ 0.00
UTILIDAD DEL EJERCICIO	S/ 105,111.00	17.60%	S/ 123,612.00	-88.40%	S/ 14,335.00	-38.17%	S/ 8,862.75	-4059.17%	-S/ 350,891.16

Fuente: Estado de Resultados Servifreight S.A.C.
Elaboración propia

Anexo 9: Contratos de leasing financiero - Servifreight S.A.C.



BANCO DE CREDITO DEL PERU

Cronograma de Pagos - Cliente

Nro. Operación: 51902AFB

Página : 1 de 2

Fecha : 03/05/2017

Hora : 19:57:07

de_operacion_ryte_cronograma_pago110

Cliente: 30943120 - B SERVIFREIGHT S.A.C.
 Moneda: Unidades Aneanas
 Valor de Adquisición: 207,722.03
 Seguros: .00
 Otros: .00
 IGV: 36,409.97
 Total Desembolsado: 239,212.00

Opción de Compra: 2,392.12
 Periodicidad: Mensual
 Nro. Cuotas: 60
 TEA: 7.30 %
 TCEA: 0.31 %
 Comisión Estructuración: 2,392.12
 Total a Pagar: 286,584.24

NRO DE CUOTA	VENCIMIENTO	CAPITAL	INTERES	VALOR CUOTA	PORTES	IGV CUOTA	CUOTA TOTAL	SALDO CAPITAL
	02/05/2017	20272.20	-	20272.20		3,649.00	23,921.20	182,449.83
1	01/06/2017	2553.28	1,074.41	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	179,896.55
2	03/07/2017	2497.46	1,130.22	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	177,399.09
3	01/08/2017	2617.94	1,009.75	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	174,781.15
4	01/09/2017	2564.02	1,063.67	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	172,217.13
5	02/10/2017	2579.83	1,048.06	3,627.89	2.50	653.47	4,283.86	169,637.50
6	02/11/2017	2595.32	1,032.36	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	167,042.18
7	01/12/2017	2676.89	950.80	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	164,365.29
8	02/01/2018	2595.04	1,032.65	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	161,770.25
9	01/02/2018	2675.05	952.63	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	159,095.20
10	01/03/2018	2756.44	874.25	3,630.69	2.50	653.97	4,287.16	156,338.76
11	02/04/2018	2645.45	982.24	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	153,696.31
12	02/05/2018	2722.6	905.09	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	150,973.71
13	01/06/2018	2738.63	889.06	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	148,235.08
14	02/07/2018	2725.57	902.11	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	145,509.51
15	01/08/2018	2770.81	856.88	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	142,738.70
16	03/09/2018	2702.8	924.89	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	140,035.90
17	01/10/2018	2858.17	769.52	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	137,177.73
18	02/11/2018	2765.85	861.84	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	134,411.88
19	03/12/2018	2809.7	817.99	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	131,602.18
20	02/01/2019	2852.71	774.98	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	128,749.47
21	01/02/2019	2869.51	758.18	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	125,879.96
22	01/03/2019	2935.96	691.73	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	122,944.00
23	01/04/2019	2879.49	748.20	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	120,064.51
24	02/05/2019	2897.01	730.68	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	117,167.50
25	03/06/2019	2891.57	736.12	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	114,275.93
26	01/07/2019	2999.72	627.96	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	111,276.21
27	01/08/2019	2950.49	677.19	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	108,325.72
28	02/09/2019	2947.12	680.57	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	105,378.60
29	01/10/2019	3027.88	599.81	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	102,350.72
30	04/11/2019	2944.33	683.35	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	99,406.39
31	02/12/2019	3081.43	546.25	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	96,324.96
32	02/01/2020	3041.48	586.20	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	93,283.48
33	03/02/2020	3041.62	586.07	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	90,241.86
34	02/03/2020	3131.8	495.89	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	87,110.06
35	01/04/2020	3114.71	512.97	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	83,995.35
36	04/05/2020	3083.43	544.26	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	80,911.92
37	01/06/2020	3183.06	444.62	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	77,728.86
38	01/07/2020	3169.96	457.73	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	74,558.90
39	03/08/2020	3144.58	483.11	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	71,414.32
40	01/09/2020	3221.2	406.49	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	68,193.12
41	01/10/2020	3226.11	401.58	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	64,967.01
42	02/11/2020	3219.52	408.16	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	61,747.49
43	01/12/2020	3276.22	351.46	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	58,471.27
44	04/01/2021	3237.3	390.39	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	55,233.97
45	01/02/2021	3324.17	303.52	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	51,909.80

45	01/02/2021	3324.17	303.52	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	51,909.80
46	01/03/2021	3342.44	285.25	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	48,567.36
47	05/04/2021	3283.85	333.83	3,617.68	2.50	651.63	4,271.81	45,283.51
48	03/05/2021	3378.9	248.78	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	41,904.61
49	01/06/2021	3389.23	238.46	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	38,515.38
50	01/07/2021	3400.94	226.75	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	35,114.44
51	02/08/2021	3407.14	220.55	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	31,707.30
52	01/09/2021	3441.03	186.66	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	28,266.27
53	01/10/2021	3461.29	166.40	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	24,804.98
54	02/11/2021	3471.91	155.78	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	21,333.07
55	01/12/2021	3506.32	121.37	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	17,826.75
56	03/01/2022	3512.24	115.45	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	14,314.51
57	01/02/2022	3546.27	81.42	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	10,768.24
58	01/03/2022	3568.57	59.12	3,627.69	2.50	653.43	4,283.62	7,199.67
59	01/04/2022	3583.93	43.75	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	3,615.74
60	02/05/2022	3605.74	21.94	3,627.68	2.50	653.43	4,283.61	10.00

	SubTotal	202,722.03	35,211.40	237,933.59	150.00	42,855.05	280,938.39
OC	02/05/2022			2,392.12	2.50	431.03	2,825.65
	Total	202,722.03	35,211.40	240,325.71	152.50	43,286.08	283,764.04

SERVIFREIGHT SAC

BBVA

PAGOS DE LEASING

AKA707 - AJZ736 - AJY927

VALOR DEL BIEN INCLUIDO IGV	
VALOR DEL BIEN NETO	961,280.69
CUOTA INICIAL	0.00
VALOR DE LA CUOTA MENSUAL	0.00
OPCION DE COMPRA FINAL	2.75
N° DE CUOTAS	60

NRO DE CUOTA	VENCIMIENTO	CAPITAL	INTERES	CUOTA	COMISION	IGV CUOTA	TOTAL A PAGAR
CUOTA DE INGRESO		99,492.54		96128.06		17303.05	113431.11
1	16/11/2015	8279.99	10,091.04	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
2	17/12/2015	12083.68	6,287.35	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
3	15/01/2016	11743.17	6,627.86	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
4	15/02/2016	11835.31	6,535.72	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
5	15/03/2016	12345.35	6,025.68	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
6	15/04/2016	12025.02	6,346.01	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
7	16/05/2016	12119.36	6,251.67	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
8	15/06/2016	12413.8	5,957.23	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
9	15/07/2016	12508.04	5,862.99	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
10	15/08/2016	12409.97	5,961.06	18,378.53	7.50	3,308.14	21,686.67
11	15/09/2016	12507.33	5,863.70	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
12	17/10/2016	12418.72	5,952.31	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
13	15/11/2016	13069.92	5,301.11	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
14	15/12/2016	12985.65	5,385.38	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
15	16/01/2017	12730.35	5,640.68	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
16	15/02/2017	13180.87	5,190.16	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
17	16/03/2017	13621.47	4,749.56	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
18	17/04/2017	12883.6	5,487.43	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
19	15/05/2017	13809.23	4,561.80	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
20	15/06/2017	13426.89	4,944.14	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
21	17/07/2017	13375.51	4,995.52	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
22	15/08/2017	13943.7	4,427.33	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
23	18/09/2017	13746.57	4,624.46	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
24	16/10/2017	13854.42	4,516.61	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
25	15/11/2017	14105.84	4,265.19	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
26	15/12/2017	14212.93	4,158.10	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
27	15/01/2018	14185.29	4,185.74	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
28	15/02/2018	14296.58	4,074.45	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
29	15/03/2018	14793.55	3,577.48	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
30	16/04/2018	14400.24	3,970.79	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
31	15/05/2018	14879.52	3,491.51	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
32	15/06/2018	14754.53	3,616.50	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
33	16/07/2018	14870.29	3,500.74	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
34	15/08/2018	15096.53	3,274.50	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
35	17/09/2018	14893.83	3,477.20	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
36	15/10/2018	15528.04	2,842.99	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
37	15/11/2018	15344.07	3,026.96	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
38	17/12/2018	15370.31	3,000.72	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
39	15/01/2019	15765.44	2,605.59	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
40	15/02/2019	15708.73	2,662.30	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17

41	15/03/2019	16078.56	2,292.47	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
42	15/04/2019	15958.12	2,412.91	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
43	15/05/2019	16157.4	2,213.63	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
44	17/06/2019	16070.09	2,300.94	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
45	15/07/2019	16533.78	1,837.25	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
46	15/08/2019	16465.88	1,905.15	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
47	19/09/2019	16537.54	1,833.49	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
48	15/10/2019	16831.41	1,539.62	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
49	15/11/2019	16856.86	1,514.17	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
50	16/12/2019	16989.12	1,381.91	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
51	15/01/2020	17162.84	1,208.19	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
52	17/02/2020	17184.89	1,186.14	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
53	16/03/2020	17486.97	884.06	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
54	15/04/2020	17556.34	814.69	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
55	15/05/2020	17689.62	681.41	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
56	15/06/2020	17805.6	565.43	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
57	15/07/2020	17959.08	411.95	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
58	17/08/2020	18067.74	303.29	18,371.03	7.50	3,308.14	21,679.17
59	15/09/2020	18237.15	133.82	18,370.97	7.50	3,308.12	21,679.09
60	15/09/2020	0.00		10.25	7.50	1.85	12.10
		964,645.17	218,738.08	1,180,104.02	450.00	212,484.88	1,392,588.90

Anexo 10: Carta de autorización de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.



SERVIFREIGHT S.A.C.
INTERNATIONAL CARGO AGENTS
CODE N° 0207 - CERTIFICACIÓN RAP - 109-110 N° 178

CARTA DE AUTORIZACIÓN

Callao, 16 de diciembre del 2021

Señores

Universidad Nacional del Callao

Presente.-

De nuestra consideración:

Yo, Hiram Manuel Merchor Ortega con DNI N° 09863411, en representación de la empresa **SERVIFREIGHT S.A.C.**, con RUC **20389431207**, Autorizo a **Andréa Lorena Maza Sánchez** con DNI 75378617, **Alexandra Ximena Donayre Cantaro** con DNI 73272998 y **Nora Quiliche Rodríguez** con DNI 74120089, para el uso de la información contable en el desarrollo de la investigación para fines académicos, para todo el proceso de la obtención del título de Contador Público.

Sin otro particular me despido.

Atentamente

Hiram Manuel Merchor Ortega

DNI: 09863411

Representante Legal

Anexo 11: Ficha RUC de la empresa de transportes Servifreight S.A.C.



Reporte de Ficha RUC

Lima, 08/04/2022

SERVIFREIGHT S.A.C.
20389431207

Información General del Contribuyente	
Código y descripción de Tipo de Contribuyente	39 SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
Fecha de Inscripción	05/06/1998
Fecha de Inicio de Actividades	15/06/1998
Estado del Contribuyente	ACTIVO
Dependencia SUNAT	0023 - INTENDENCIA LIMA
Condición del Domicilio Fiscal	HABIDO
Emisor electrónico desde	20/10/2018
Comprobantes electrónicos	FACTURA (desde 20/10/2018),BOLETA (desde 20/10/2018)

Datos del Contribuyente	
Nombre Comercial	-
Tipo de Representación	-
Actividad Económica Principal	4923 - TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA
Actividad Económica Secundaria 1	5110 - TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍA AÉREA
Actividad Económica Secundaria 2	- - -
Sistema Emisión Comprobantes de Pago	MANUAL
Sistema de Contabilidad	COMPUTARIZADO
Código de Profesión / Oficio	-
Actividad de Comercio Exterior	IMPORTADOR/EXPORTADOR
Número Fax	-
Teléfono Fijo 1	1 - 377 78 70
Teléfono Fijo 2	-
Teléfono Móvil 1	1 - 95531 22 17
Teléfono Móvil 2	1 - 999 59 52 85
Correo Electrónico 1	CONTADOR@MERCHOR.COM.PE
Correo Electrónico 2	CONTABLES@MERCHOR.COM.PE

Domicilio Fiscal	
Actividad Económica Principal	4923 - TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA
Departamento	LIMA
Provincia	LIMA
Distrito	SAN MIGUEL
Tipo y Nombre Zona	URB. MARANGA ET. SIETE
Tipo y Nombre Vía	CAL. MARTIN DE MURUA
Nro	150
Km	-

Página 1 de 4

www.sunat.gob.pe

Central de Consultas
Desde teléfonos fijos 0-801-12-100
Desde celulares (01)315-0730

Mz	-
Lote	-
Dpto	802
Interior	-
Otras Referencias	-
Condición del inmueble declarado como Domicilio Fiscal	ALQUILADO

Datos de la Persona Natural / Datos de la Empresa

Fecha Inscripción RR.PP	06/02/2001
Número de Partida Registral	70099789
Tomo/Ficha	-
Folio	-
Asiento	-
Origen de la Entidad	NACIONAL
País de Origen	-

Registro de Tributos Afectos

Tributo	Afecto desde	Exoneración		
		Marca de Exoneración	Desde	Hasta
IGV - OPER. INT. - CTA. PROPIA	15/06/1998	-	-	-
RENTA-3RA. CATEGOR.-CTA.PROPIA	01/01/2019	-	-	-
RENTA - DISTRIBUCION DIVIDENDOS	01/06/2017	-	-	-
IMP.TEMPORAL A LOS ACTIV.NETOS	01/03/2009	-	-	-
RENTA 4TA. CATEG. RETENCIONES	15/06/1998	-	-	-
RENTA 5TA. CATEG. RETENCIONES	01/04/2002	-	-	-
ESSALUD SEG REGULAR TRABAJADOR	01/04/2002	-	-	-
SNP - LEY 19990	01/01/2011	-	-	-

Representantes Legales

Tipo y Número de Documento	Apellidos y Nombres	Cargo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Nro. Orden de Representación
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 09863411	MERCHOR ORTEGA HIRAM MANUEL	GERENTE GENERAL	11/03/1976	03/05/2021	-
	Dirección	Ubigeo	Teléfono	Correo	
	AV. JORGE BASADRE 1435 Dpto 701 Int	LIMA LIMA SAN ISIDRO	15 953 109748	hiram@merchor.com.pe	

Otras Personas Vinculadas						
Tipo y Nro.Doc.	Apellidos y Nombres	Vínculo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Origen	Porcentaje
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 25867214	CUEVA MELGAREJO ELBA OLGA	DIRECTORES	11/10/1978	03/05/2021	-	-
	Dirección	Ubigeo	Teléfono	Correo		
		---	--	-		
	Pais de Residencia	Pais de Constitución				
	-	-				
Tipo y Nro.Doc.	Apellidos y Nombres	Vínculo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Origen	Porcentaje
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 09863411	MERCHOR ORTEGA HIRAM MANUEL	DIRECTORES	11/03/1976	17/02/2011	-	-
	Dirección	Ubigeo	Teléfono	Correo		
	CAL. LIZARDO ALZAMORA 165 Dpto 201	LIMA LIMA SAN ISIDRO	15-	-		
	Pais de Residencia	Pais de Constitución				
	-	-				
Tipo y Nro.Doc.	Apellidos y Nombres	Vínculo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Origen	Porcentaje
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 25582807	RAMIREZ ESQUERRE PATRICIA OCILIA	DIRECTORES	15/07/1973	11/06/2008	-	-
	Dirección	Ubigeo	Teléfono	Correo		
		---	--	-		
	Pais de Residencia	Pais de Constitución				
	-	-				

Tipo y Nro.Doc.	Apellidos y Nombres	Vínculo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Origen	Porcentaje
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 09339110	ZANABRIA ISHIKAWA LUZMILA ESTHER	DIRECTORES	26/07/1943	03/05/2021	-	-
	Dirección	Ubigeo	Teléfono	Correo		
	AV. LOS LAURELES 640 Dpto 7 Int	LIMA LIMA SAN ISIDRO	15 -	-		
	País de Residencia		País de Constitución			
	-		-			

Dependencia SUNAT: INTENDENCIA LIMA

Fecha: 08/04/2022

Hora: 09:02

Página 4 de 4



Jefe del área de Servicios
SUNAT

Sr. Contribuyente, al solicitar el presente Reporte Electrónico, debe tener en cuenta lo siguiente:

- La información mostrada corresponde a lo registrado por usted a través de SUNAT Operaciones en Línea.
- El máximo de reportes a ser generados por día es TRES (03). A partir del 4to reporte, se toma el último reporte generado. La generación del reporte en el día siempre muestra los datos registrados hasta el día anterior.
- Es importante que, para efectos de mantenerlo informado sobre sus obligaciones y facilidades, actualice sus datos en el RUC, como correo electrónico, teléfono fijo y teléfono celular.
- Puede validar y visualizar el reporte electrónico generado a través del código QR ubicado en la parte inferior derecha del presente documento o colocando la siguiente dirección en la barra del navegador:

<https://www.sunat.gob.pe/ci-li-itreporteec-visor/reporteec/reportecertificado/descarga?doc=%2BIXUIbWBzI5ont1JTfxuDb6lQQ4NlDDJ4IzjFvWY5iawY6d6DmNFw9Tq52JodfuR4DfpEzdEGHYZhdDf%2BWwfKarPl07Leqon5zKeMCigM%3D>

