



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y
CONTABLES**

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD



TESIS

“Arrendamiento operativo y la rentabilidad económica en la empresa del señor Edgar Camacho, Ciudad de Cusco, 2018”

TESIS PRESENTADO POR:

Bach. Brigitte Maryhori Mansilla Landaeta

Bach. Brayan Camacho Erazo

**Para optar al Título Profesional de
Contador Público**

ASESOR: Mgt. Fernando Philco Prado

CUSCO - 2020



Presentación

Señor Decano de la Facultad de Ciencias Económicas Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco. Señores docentes, miembros distinguidos del jurado.

En cumplimiento al Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables; es grato para nosotros poner a vuestra distinguida disposición, la tesis titulada **“Arrendamiento operativo y la rentabilidad económica en la empresa del señor Edgar Camacho, Ciudad del Cusco, 2018”**, con la finalidad de optar al título profesional de Contador Público.

Así mismo el presente trabajo de investigación dará inicio y fundamento a futuras investigaciones.

En tanto cualquier sugerencia u observación, será beneficioso para incrementar nuestro conocimiento profesional.

Atentamente

Los tesisistas.



Agradecimiento

Doy gracias a Dios por tener a mi madre que siempre fue mi apoyo y motivación en este aprendizaje. A mi tutor, profesores de la escuela profesional de contabilidad por orientarme con sus conocimientos y sabiduría, compañeros de estudios y amigos que nunca me abandonaron y me animaron a terminar esta etapa de mi vida.

Agradezco a mi mamá por siempre alentarme, brindarme su alegría, amor y comprensión.

A mi asesor de tesis, docentes de la escuela profesional de contabilidad, amigos y a todas aquellas personas que estuvieron a mi lado apoyándome para que este sueño se haga realidad

Gracias a todos.

Bach. Brigitte Maryhori Mansilla Landaeta



A todos los docentes de la prestigiosa Escuela Profesional de Contabilidad, por las enseñanzas y experiencias adquiridas durante mi formación académica.

A todas las personas que contribuyeron en la presente investigación, familiares y amigos, por su incondicional apoyo para lograr esta meta profesional y personal.

Bach. Brayan Camacho Erazo



Dedicatoria

Doy gracias a Dios por darme el talento y habilidad para culminar esta investigación y acompañarme en cada meta que me propongo.

Agradecido del amor incondicional de mi madre y familia que sentí su compañía en cada etapa de mi trabajo de forma incondicional.

Un reconocimiento a mis amigos que nunca me abandonaron y me motivaron a seguir adelante y formar parte d mi vida profesional.

Bach. Brigitte Maryhori Mansilla Landaeta



A mis padres, quienes fueron, son y serán los pilares de mi vida, a esas personas que siempre me apoyaron incondicionalmente para salir adelante.

A mi familia y amigos quienes son fuente de inspiración cariño, apoyo para que concrete este logro profesional.

Bach. Brayan Camacho Erazo



Jurado de la Tesis

DICTAMINANTES

- CPCC. Pavel Miguel Figueroa Alcantara
- CPCC. Abel Tresierro Pantigozo

REPLICANTES

- Dra. Nery Porcel Guzmán
- CPCC. Cesar Augusto Chambe Ramirez

ASESOR

- Mgt. Fernando Philco Prado



Índice

Presentación	i
Agradecimiento	ii
Dedicatoria	iv
Jurado de la Tesis	vi
Índice.....	vii
Índice de Tablas.....	xi
Índice de Figuras	xii
Resumen.....	xii
Abstract	xiv
Listado de abreviaturas	xv

Capítulo I

Introducción

1.1 Planteamiento del Problema	1
1.2 Formulación del Problema	5
1.2.1 Problema general	5
1.2.2 Problemas específicos	5
1.3 Objetivos de la Investigación.....	5
1.3.1 Objetivo general.....	5
1.3.2 Objetivos específicos	5
1.4 Justificación de la Investigación	6
1.4.1 Relevancia social	6
1.4.2 Implicancias prácticas	6
1.4.3 Valor teórico	6
1.4.4 Utilidad metodológica.....	7
1.4.5 Viabilidad o factibilidad.....	7



1.5	Delimitación de la investigación.....	7
1.5.1	Delimitación temporal.....	7
1.5.2	Delimitación espacial.....	7
1.5.3	Delimitación conceptual.....	7

Capítulo II

Marco Teórico

2.1	Antecedentes de la Investigación.....	9
2.1.1	Antecedentes internacionales.....	9
2.1.2	Antecedentes nacionales.....	11
2.1.3	Antecedentes locales.....	13
2.2	Bases Legales.....	15
2.2.1	Decreto Legislativo N° 771 Ley Marco del Sistema Tributario Nacional.....	15
2.2.2	Decreto Legislativo N° 774 - Ley del Impuesto a la Renta.....	16
2.2.3	Decreto Supremo N° 122-94-EF Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta.....	19
2.2.4	Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo N° 776.....	21
2.2.5	Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181.....	21
2.2.6	Decreto Supremo N° 017-2009-MTC - Reglamento Nacional de Administración de Transporte.....	22
2.2.7	Decreto Supremo N° 058-2003-MTC - Reglamento Nacional de Vehículos.....	30
2.2.8	Ordenanza municipal N° 35 – 2017 – MPC Infracciones, medidas preventivas y sanciones por incumplimientos e infracciones al reglamento que regula el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de taxi en la provincia del cusco.....	36
2.3	Bases teóricas.....	37
2.3.1	Arrendamiento.....	37
2.3.2	Arrendamiento operativo.....	37
2.3.3	Servicio de Taxi.....	39
2.3.4	Renta.....	41
2.3.5	Rentabilidad.....	47



2.4	Marco Conceptual.....	52
2.5	Formulación de Hipótesis.....	55
2.5.1	Hipótesis general.....	55
2.5.2	Hipótesis específicas.....	55
2.6	Variables.....	56
2.6.1	Variables.....	56
2.6.2	Conceptualización de las variables.....	57
2.6.3	Operacionalización de variables.....	58

Capítulo III

Método de investigación

3.1	Tipo de Investigación.....	59
3.2	Enfoque de Investigación.....	59
3.3	Diseño de Investigación.....	59
3.4	Alcance de la Investigación.....	60
3.5	Población y Muestra de la Investigación.....	60
3.5.1	Población.....	60
3.5.2	Muestra.....	61
3.6	Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	61
3.6.1	Técnicas.....	61
3.6.2	Instrumentos.....	61
3.7	Validez y confiabilidad de instrumentos.....	62
3.8	Procesamiento de datos.....	62

Capítulo IV

Resultados

4.1	Resultados para el objetivo general.....	63
4.2	Resultados para los objetivos específicos.....	64

Capítulo V

Discusión



5.1. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos	96
5.2. Limitaciones	98
5.3. Comparación con la literatura existente	98
5.4. Implicancias del estudio	100
Conclusiones	101
Recomendaciones	103
Referencias Bibliográficas	104
ANEXOS	112
Anexo 1. Matriz de consistencia	113
Anexo 2. Matriz del instrumento para la recolección de datos	115
Anexo 3. Instrumentos	117
Anexo 4. Resultados financieros	121
Anexo 5. Validez y confiabilidad de los instrumentos	123
Anexo 6. Galería.....	125



Índice de Tablas

Tabla 1. <i>Conceptualización de las variables</i>	57
Tabla 2. <i>Operacionalización de la variable</i>	58
Tabla 3. <i>Tipo transversal</i>	60
Tabla 4. <i>Inversión inicial</i>	79
Tabla 5. <i>Ingresos anuales</i>	79
Tabla 6. <i>Ingresos mensuales</i>	81
Tabla 7. <i>Egresos con asumo de riesgo</i>	82
Tabla 8. <i>Egresos sin asumo de riesgo</i>	82
Tabla 9. <i>Egresos mensuales</i>	83
Tabla 10. <i>Mantenimiento, infracciones y accidentes</i>	84
Tabla 11. <i>Flujo de caja 1 año (Asumo de riesgos)</i>	85
Tabla 12. <i>Flujo de caja con riesgo</i>	87
Tabla 13. <i>Flujo de caja 1 año (Sin asumo de externos)</i>	88
Tabla 14. <i>Flujo de caja sin riesgo</i>	90
Tabla 15. <i>Análisis VAN y TIR de la empresa del Señor Edgar Camacho</i>	92
Tabla 16. <i>Análisis VAN y TIR de la empresa del Señor Edgar Camacho sin riesgo</i>	93



Índice de Figuras

<i>Figura 1.</i> Sistema tributario nacional	16
<i>Figura 2.</i> Sexo	65
<i>Figura 3.</i> Grado de Instrucción	66
<i>Figura 4.</i> Edad.....	67
<i>Figura 5.</i> Tiempo que alquila.....	68
<i>Figura 6.</i> Recibe un contrato de servicios.....	68
<i>Figura 7.</i> Tipo de contrato	69
<i>Figura 8.</i> Entrega algún tipo de garantía	70
<i>Figura 9.</i> Qué garantía entrega.....	71
<i>Figura 10.</i> El contrato mantiene una cláusula para detalles de la garantía entregada	71
<i>Figura 11.</i> La empresa se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado	72
<i>Figura 12.</i> La empresa se encarga de cubrir los gastos de reparación	73
<i>Figura 13.</i> Alguna vez tuvo un accidente con el vehículo arrendado	74
<i>Figura 14.</i> Alguna vez recibió multas o papeletas por infracciones realizadas	75
<i>Figura 15.</i> Quién asumió los gastos ocasionados.....	76
<i>Figura 16.</i> El pago por los servicios prestados se realiza de manera presencial.....	76
<i>Figura 17.</i> El monto de alquiler de servicios varía para alguna situación	77
<i>Figura 18.</i> En el contrato se tiene una cláusula que detalle la forma, monto y excepciones de pago.....	78
<i>Figura 19.</i> Ingresos mensuales	81



Resumen

El actual estudio se enfoca principalmente en conocer el arrendamiento operativo y la rentabilidad económica en la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018. Para ello utilizó un tipo de investigación con un enfoque cuantitativo, diseño no experimental de corte transversal y de alcance descriptivo. Eligiendo una **población** formada por Negocio de arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho. Cuya **muestra** la conformaban 1 dos responsables de la administración de la empresa del Señor Edgar Camacho y los 56 clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco. Para lo obtención de resultados se utilizó como **técnicas de investigación** la encuesta, Guía de observación y análisis documentario; además con sus **instrumentos** el cuestionario y la guía de observación. Finalmente se obtuvo que la situación actual del arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018 es deficiente debido y este está relacionado directamente con su rentabilidad económica. La empresa actualmente a falta de un contrato legal que especifique responsabilidades no logra alcanzar los ingresos estimados, teniendo así una rentabilidad económica de 27% menor a la estimada de 31% (4%), debido a los sobrecostos generados por los propios clientes sin sumar los otros riesgos en los que incurrió, como robo de vehículos.

Palabras claves

Arrendamiento operativo/ Rentabilidad económica



Abstract

The problem of this research is formulated as follows: How is the operating lease and the economic profitability in the company of Mr. Edgar Camacho, city of Cusco, 2018?, where the objective was to know the current situation of the operating lease and the economic profitability in the company of Mr. Edgar Camacho, city of Cusco, 2018. The study population was made up of the Operational leasing business of the company of Mr. Edgar Camacho. The sample consisted of the two heads of the administration of Mr. Edgar Camacho's company and the 56 clients who provide taxi services in the city of Cusco. The type of research was basic, quantitative approach, non-experimental cross-sectional design and descriptive scope. To obtain results, the survey, observation guide and documentary analysis were used as research techniques; also with its instruments the questionnaire and the observation guide. Finally, it was obtained that the current situation of the operating lease of the company of Mr. Edgar Camacho, city of Cusco, 2018 is deficient due to and this is directly related to its economic profitability. Currently, in the absence of a legal contract that specifies responsibilities, the company cannot achieve the estimated income, thus having an economic profitability of 27% lower than the estimated 31% (4%), due to the cost overruns generated by the clients themselves without adding the other risks incurred, such as vehicle theft.

Keywords

Operating lease / Economic profitability



Listado de abreviaturas

S.R.L.: Sociedad Responsabilidad Limitada

S.A.C.: Sociedad Anónima Cerrada

COK: Costo de Oportunidad del Capital

VAN: Valor actual neto

SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

CAT: Certificados contra Accidentes de Tránsito

MINTRA: Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo

TUC: Tarjeta Única de Circulación

DGTT: Dirección General de Tránsito Terrestre

DGCF: Dirección General de Caminos y Ferrocarriles



Capítulo I Introducción

1.1 Planteamiento del Problema

De la diversidad de herramientas de financiamiento existentes, sobresale el arrendamiento por su particular naturaleza, legislación y tratamiento fiscal y contable. “El arrendamiento es una operación que puede sustituir a los créditos técnicos como el hipotecario, refaccionario simple o con garantía hipotecaria, su ligereza lo ha llevado a financiar equipos, inmuebles, unidades industriales, embarcaciones, y cualquier otro tipo de equipos que al amparo de la viabilidad del proyecto sea susceptible de financiamiento” (Haime, 2003, p. 25).

Por lo dicho anteriormente el arrendamiento de vehículo puede considerarse una forma de obtener ingreso, tomando en cuenta que a partir de 1930 en EE. UU se inició esta actividad comercial. Actualmente, el uso de taxi a través del arrendamiento de vehículos en el país ha ido en aumento, ya que se ha convertido en una necesidad por parte del usuario en Perú. Sin embargo, en estos momentos el servicio de taxi se ha convertido en una actividad compleja debido a que muchas de las personas que se dedican a este trabajo informal lo realizan sin ninguna regulación del sector público, es decir no cuenta con el seguimiento y control de la Municipalidad. Esto se evidencia, debido a que los taxistas no se encuentran organizados como asociaciones, de manera que no existen oficinas debidamente equipadas donde el usuario puede solicitar el servicio de taxi, por lo que el taxista ofrece el servicio en la calle directamente al cliente. Sumado a esta situación, se observa que los vehículos no se le hace una revisión técnica de forma periódica y además no están pintados de color de amarillo, en este sentido no cuentan con una licencia de conducir pintada a los lados en negro, requisitos que son exigidos en otros



países. Esta modalidad de prestar este servicio tan necesario para el País, ha traído como consecuencia que no exista una tarifa regulada de acuerdo a la zona donde se dirige el pasajero sino cada chofer asigna un precio de acuerdo a su conveniencia, también ha proliferado la delincuencia, ya que esta situación ha originado hurtos, insultos, asaltos, secuestros, incluso asesinatos.

Este servicio ha sido provisto generalmente por taxista independiente y empresas proveedoras de servicios de taxi. Las empresas de alquiler de taxis, brindan este servicio generalmente mediante un convenio sin un contrato previo, entregándose una constancia solo al terminar dicho servicio (boleta u otros).

El mercado de alquiler de autos en Perú crece a un asombroso ritmo de 20% por año, generando solo en Lima unos ingresos de 15 millones de dólares. Este enorme dinamismo ha generado el progreso y afianzamiento de diversos sectores, entre los que se encuentran la industria del turismo extranjero, además según estudio de mercado realizado por Euromonitor Internacional (2013) acerca del servicio de renta de autos en Perú, se espera que este servicio crezca en un 7% anual, siendo el segmento de turismo de negocios el que domina este rubro con un 91% del total. Además, mencionan que el aspecto que más influye en los turistas para su satisfacción como cliente es seguridad, quiere decir que esperan que el auto se encuentre en óptimas condiciones, se ofrezcan seguros contra choques o colisiones y que cuente con bolsas de aire y otros implementos que le brinden seguridad durante su viaje (Retes, 2015, p.6).



En la ciudad de Cusco el negocio de arrendamiento de automóviles tiene aún mucho recorrido y margen de crecimiento, debido al incremento de visita de turistas. Como anteriormente se mencionó para acceder al servicio de taxi basta con tener un vehículo, provocando así numerosa cantidad de taxistas informales. Cabe destacar que se cuenta con una normativa que impide la circulación de vehículos con determinadas características para este tipo de servicio, que se incumple debido a la situación y condición económica de los ciudadanos.

En este sentido, la Sub Gerencia de Regulación de Transporte hay más de 6572 unidades que realizan el servicio de taxi, solo en el Centro de Cusco se puede observar muchas unidades que transitan provocando muchas veces tráfico en horas punta. Ante la existencia de demanda en el mercado muchas personas decidieron adquirir flotas de vehículos, con la finalidad de alquilarlos para el servicio de taxis.

Las empresas que ofrecen este servicio en la Ciudad de Cusco cobran en promedio S/50.00 soles por día, que durante 2 a 3 años promedio logrará cubrir el costo de inversión, beneficio de gran rentabilidad y relevancia para el negocio, debido a que los ingresos fijos le permitirá estabilidad económica y constancia a los taxistas contratados.

Sin embargo, la falta de información o manejo de ingresos, costos, entre otros datos contables por parte del inversionista; como las historias de robos y maltratos sufridos por los clientes, a quienes se les confía el vehículo son casi tan abundantes, generando gran debilidad en la sostenibilidad del negocio.

Es así que se puede observar de manera más detallada en el negocio de arrendamiento operativo de vehículos para el servicio de la empresa del Señor Edgar Camacho, ubicada en el distrito de Cusco; a la fecha cuenta con un total de 56 vehículos entre nuevos y usados, 35



SUZUKI ALTO MOTOR 800, 14 SUZUKI K10 MOTOR 1100 y 7 YUNDAI I10-1100. Tiene más de 4 años de experiencia en el mercado como persona natural, alquila vehículos a todo tipo de personas durante las 24 horas, sin entrega de contrato, solo cobrando una garantía de 300 soles. Se observa que el precio de alquiler para vehículos nuevos es de 50 soles diarios, lo cual un solo vehículo genera S/ 350.00 semanales, S/ 1500.00 mensuales y S/ 18,000.00 anuales, por tanto, en 2 años y medio se llega a recuperar el capital; asimismo para los vehículos usados se tiene un precio de alquiler de 40 soles diarios, lo cual genera S/ 280.00 semanales, S/ 1,200.00 mensuales y S/ 14,400.00 anuales, llegando a recuperar la inversión inicial en 2 años y medio.

Como anteriormente se mencionó, este tipo de servicio mantiene distintos tipos de inconvenientes que afectan directamente en la rentabilidad, como papeletas, accidentes y fallas mecánicas. Además, esta empresa no estaría manejando de manera eficiente su información financiera; desconociendo sus presupuestos de capital, de flujo de efectivo y operativo. De seguir con estos inconvenientes el negocio sufriría pérdidas económicas que serán directamente asumidas por el propietario, sanciones por falta de exigencias legales y baja productividad en el mercado.

Por tanto, para realizar la entrega del vehículo se debería revisar la antigüedad y estado de las unidades, el tipo de instrucción de los choferes y verificar algunos antecedentes. Tener bien definido el sistema de cobro de los servicios a los clientes, si los clientes tienen un capital adecuado como para afrontar algún inconveniente y finalmente buen manejo contable de ingresos y egresos para el conocimiento de la rentabilidad y riesgos del negocio.



Ante tal evidencia, la presente investigación estudiará la rentabilidad de la empresa del Señor Edgar Camacho, ante una creciente demanda por servicios de taxi, y el manejo contable de ingresos y egresos para el conocimiento de la rentabilidad del negocio

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema general

¿Cómo es el arrendamiento operativo y la rentabilidad económica de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018?

1.2.2 Problemas específicos

P.E.1. ¿Cómo se realiza el arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018?

P.E.2. ¿Cuál es la rentabilidad económica del arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo general

Conocer la situación actual del arrendamiento operativo y la rentabilidad económica de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018.

1.3.2 Objetivos específicos

O.E.1. Conocer la situación actual del arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018.

O.E.2. Conocer la rentabilidad económica del arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018.



1.4 Justificación de la Investigación

1.4.1 Relevancia social

El trabajo de investigación estudia la situación actual del arrendamiento operativo y su rentabilidad económica de la empresa del Señor Edgar Camacho. Esta información recolectada permitirá comprender y conocer su funcionamiento en el mercado, así como su tendencia creciente y propia rentabilidad. De esta manera la empresa debe diseñar estrategias que ayuden con su correcto funcionamiento. Esto a su vez, logrará beneficiar a muchos conductores, así como familias, mayores oportunidades, para alcanzar bienestar económico.

1.4.2 Implicancias prácticas

A través del presente estudio se podrá, mejorar las deficiencias existentes en el arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, para conocer en mayor medida la rentabilidad económica que ofrece. Estos resultados permitirán mejorar el proceso de alquiler de vehículos, con la entrega obligatoria de contratos que especifiquen cláusulas a respetar, para un mejor cuidado de activos. A su vez cuidar los activos para el empresario, le permitirá alcanzar mayores márgenes de rentabilidad.

1.4.3 Valor teórico

El presente trabajo es pertinente ya que, mediante la revisión bibliográfica realizada, permite sostener la investigación. Además, los resultados alcanzados servirán para futuros estudios científicos y resaltan la importancia del problema en el servicio de transporte en el mercado Cusqueño.



1.4.4 Utilidad metodológica

Se justificará, porque se empleará el método científico y una táctica para lograr corroborar el comportamiento de las variables. De igual forma para la recolección de datos será necesaria la implementación de un instrumento válido y confiable que de sustento y apoyo al desarrollo del estudio. Arrendamiento operativo y la rentabilidad económica en la empresa del señor Edgar Camacho, Ciudad del Cusco, 2018. Asimismo, tanto el conocimiento plasmado como el instrumento podrán ser empleados en futuros estudios.

1.4.5 Viabilidad o factibilidad

La realización de la actual investigación será factible ya que se contara con suficiente información del tema y tiempo disponible, así como el financiamiento de los gastos , además de la colaboración del Sr. Edgar Camacho y los taxista.

1.5 Delimitación de la investigación

1.5.1 Delimitación temporal

La presente investigación recauda información sobre el arrendamiento operativo y la rentabilidad económica correspondiente a los meses del año 2018.

1.5.2 Delimitación espacial

La presente investigación estudia el comportamiento de las variables de la empresa del Señor Edgar Camacho, localizada en el grifo Luzmila del Solar, Distrito de Wanchaq, Provincia y Departamento de Cusco.

1.5.3 Delimitación conceptual

La investigación estudiara el comportamiento de las variables arrendamiento operativo y la rentabilidad económica.



La línea de investigación de la Escuela Profesional de Contabilidad pertenece a la contabilidad en lo privado.



Capítulo II

Marco Teórico

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Antecedentes internacionales

Antecedente 1. Para Andrade (2011) en su investigación “La producción y la rentabilidad de la empresa de construcciones y hormigones Ecohormigones Cía. Ltda” (Pregrado) presentada ante la Universidad Técnica de Ambato, Ecuador en el 2011. En su presente trabajo de investigación planteo como propósito estudiar el impacto que tiene la producción en la rentabilidad de la Empresa de Construcciones y Hormigones “ECOFORMIGONES” Cía. Ltda. Investigación que fue de tipo exploratorio y nivel descriptivo. Donde la población de estudio fue de 55 personas que son el total de elementos a investigar, teniendo como muestra a 48 personas. Así mismo la técnica utilizada fue la encuesta y la entrevista con su instrumento el cuestionario. Finalmente se obtuvo las siguientes **conclusiones:** Se evidenció la manipulación inadecuada del material de parte del personal, sumado a una desproporcionada producción, lo que causa exceso de desechos. Por otra parte, no se cuenta con suficiente personal capacitado, así como tampoco con materia prima, equipos, herramientas y sobre todo recursos económicos. Situación que no permite una producción de calidad y por ende una baja rentabilidad. Por otro lado, con la producción, comercialización del hormigón y las obras civiles se logró obtener altos ingresos, además se observó una tendencia positiva durante el periodo de julio a diciembre. Se notó que la empresa muestra buen nivel de competitividad a nivel local en comparación con la competencia en lo referente a variedad y calidad del producto, tiempo de entrega.



Antecedente 2. Maldonado (2011) en su tesis “Análisis del mercado para las empresas de alquiler de vehículos en el sector individual nacional de la ciudad capital de Guatemala” (pregrado) presentada ante la Universidad del Istmo, Guatemala en el 2011.

En su tesis tuvo como objetivo analizar la situación actual de las empresas de arrendamiento de vehículos, estudiando los datos que poco a poco se han recopilado con la ayuda de las herramientas que presta la investigación de mercado. Esta investigación fue de tipo cuantitativa – no experimental. La población de estudio fueron 246 personas que sí conocían de empresas de alquiler de vehículos. Asimismo, la técnica fue la entrevista y la encuesta con su instrumento el cuestionario. Finalmente se obtuvo las siguientes **conclusiones**: Se detectó que la población tiene poco conocimiento sobre este mercado, además de considerarlo caro, sin embargo, los clientes que tienen experiencia con el servicio han manifestado que es asequible y lo califican como regular. Si logran ajustarse a un plan de mercadeo se podrá eliminar este insight acerca del servicio y esto permitirá que aumente los usuarios y conozcan las ventajas del servicio que ofrece dicha empresas. Además, se demostró que los habitantes locales que usaban el servicio eran más que todohombres en edades de 25 a 34 años, y se comprobó que están al tanto que existen empresas que arriendan vehículos. También, se observa que la población ha opinado que ha visto poca publicidad referida alquiler de vehículos, sin embargo, se corroboró que si ha hecho uso del servicio en el aeropuerto la Aurora y estimaron que el servicio es regular y su precio accesible tomando en cuenta, que cuando desconocían el servicio pensaban que era más costoso. Así mismo, surge la necesidad de implementar un plan de mercadeo a fin de dar a conocer a nivel nacional que pueden contar con empresas que les puede brindar un servicio seguro y confiable en cuanto movilización dentro del país o en caso de emergencia y de esta



manera las empresas de alquileres de vehículos podrán captar más clientes generando más utilidad tanto para la empresa como para los habitantes.

2.1.2 Antecedentes nacionales

Antecedente 3. Villalobos (2017) en su investigación titulada “El arrendamiento financiero y su influencia en la rentabilidad de las empresas de servicio de transporte del Perú: caso empresa Halcón S.A.C. Trujillo, 2016” (pregrado) presentado ante la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, Trujillo en el 2017. En su tesis tuvo como objetivo determinar y describir la influencia del arrendamiento financiero en la rentabilidad de las empresas de servicio de transporte del Perú y de la empresa Halcón S.A.C., Trujillo 2016. Esta investigación fue de tipo cuantitativo, nivel descriptivo-correlacional y diseño no experimental. La población de estudio fueron todas las empresas de transporte del Perú, donde la muestra fue la empresa Halcón S.A.C. Asimismo la técnica fue la encuesta con su instrumento el cuestionario, además también la guía de revisión documentaria. Finalmente se obtuvo las siguientes **conclusiones:** Es de notar los beneficios que otorga a las empresas a nivel tecnológico y económica el arrendamiento financiero partiendo de sus activos fijos, tributarios lo que permitirá ofrecer un servicio óptimo al cliente, mayor demanda y estabilidad en el mercado. Además, se demostró la incidencia del arrendamiento financiero en el aumento de la rentabilidad, ya que se pudo observar un avance en los estados financieros por medio de esta herramienta, así como un apropiado control contable y tributario. De igual manera la empresa mostro una propensión de cierta estabilidad ya que cuenta con más cantidad de unidades de transporte que le permitirá brindar un servicio de acuerdo a los requerimientos de los usuarios. En este sentido, los resultados indicaron que desde que la empresa hizo uso de este instrumento



financiero que le permitió adquirir más unidades, sus indicadores financieros, mejoraron, asegurándole estabilidad en el mercado. Por tanto, se deduce que el arrendamiento financiero debe seguirse usando debido a los resultados descritos anteriormente y por otro lado perfeccionar los procedimientos referidos a los costos en el servicio de transporte, ya que se observó que la inversión resultó ser viable. Es importante la implementación de programas de capacitación para el personal gerencial y trabajadores en general a fin que ejerzan sus labores de manera más eficientes y se logren los objetivos establecidos por la empresa.

Antecedente 4. Campos (2013) en su tesis “Análisis de la rentabilidad económica de las Empresas de transporte urbano de la ciudad de Puno, 2013” (pregrado) presentado ante la Universidad Nacional del Altiplano, Puno en el 2013. En su tesis tuvo como objetivo determinar la rentabilidad económica de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Puno. Esta investigación fue de método descriptivo – analítico, así como el método deductivo – inductivo. La población de estudio fue de un total de 52 empresas formalizadas de transporte urbano de pasajeros según los datos de la Municipalidad Provincial de Puno (oficina de transporte), donde la muestra fue cuatro empresas. Así mismo la técnica fue la encuesta y entrevista con su instrumento el cuestionario, además información documental. Finalmente se obtuvo las siguientes **conclusiones:** Se pudo comprobar a través de la comparación entre las empresas San Francisco de Asís y la empresa Cristo morado, donde la primera se observó que obtiene un ingreso unitario generado por unidad vehicular por día es de S/ 224.40 y anual S/. 75,398.40 y respectivamente la segunda genera anualmente S/. 58,060.80. Estos resultados denotan la rentabilidad que se derivan de las empresas de transporte urbano de pasajeros de Puno, siempre y cuando mantengan unidades actualizadas y de marcas reconocidas entre ellas



marca Toyota modelo búfalo y de esta manera podrán mantenerse en el mercado. Cabe destacar que los dueños del transporte urbano de pasajeros establecen sus costos de forma tradicional ya que solo calculan los costos por combustible, lubricantes y mantenimiento no tomando cuenta los costos de la depreciación anual de la maquinaria. Siendo el total de inversión de la empresa de transporte San Francisco de Asís de 686,928.00 nuevos soles y la rentabilidad de esta inversión a un COK de 7% (tasa promedio interbancaria) muestra los siguientes indicadores: el VAN resulta ser igual a S/.1,376,063.61, mientras el B/C llega a S/. 1.12, por otro lado, el indicador TIR es de 38% el cual se ve reflejada que por cada S/. 1.00 invertido la empresa genera un beneficio de S/. 0.12 nuevos soles a la empresa. Antes este resultado, se puede deducir que la prestación de servicio durante 336 días por parte de las empresas de transporte urbano, representa una ganancia promedio de 38%, lo que significa una motivación para renovar sus unidades móviles y esto le permitirá aumentar sus servicios. Ante esta realidad, existe una alta posibilidad realizar inversiones debido a que existe la factibilidad de una rentabilidad bastante prometedora. Es de señalar la ineficiente organización de las empresas de transporte urbano de pasajeros, además es de resaltar que el cargo de administrador o presidente no devengan ningún tipo de remuneración y sumado a esto no cuentan con experiencia en planificación y organización de empresas.

2.1.3 Antecedentes locales

Antecedente 5. Ortis & Monterroso (2016) en su tesis “Factores de la evasión del impuesto a la renta de primera categoría del servicio de taxi en la Ciudad del Cusco - periodo 2015” presentado ante la Universidad Andina del Cusco, Cusco en el 2016. En su tesis tuvo como objetivo determinar los factores de la evasión del impuesto a la Renta de Primera



Categoría del servicio de taxi en la ciudad del Cusco periodo 2015. Esta investigación fue de tipo cuantitativo, de alcance descriptivo y diseño no experimental. La población de estudio fueron los taxistas formalmente inscritos en el Padrón General de Taxis en la Municipalidad Provincial del Cusco en un número de 6572 y habilitados al periodo 2015 con un número de 2584, donde la muestra fueron dueños de más de 2 vehículos, que alquilen dichas unidades vehiculares y que estén registrados y habilitados en el padrón de la municipalidad y los arrendadores que nos facilitaron la información fue de una representatividad de 30 dueños de vehículos habilitados en el padrón de la municipalidad. Así mismo la técnica fue el fichaje, el análisis de contenido encuesta con su instrumento el cuestionario. Finalmente se obtuvo las siguientes **conclusiones**: Se determinó que la evasión de impuesto se atribuye a la ausencia en los arrendadores de vehículos de una cultura tributaria y además desconocimiento de las rentas de primera categoría que graba el arrendamiento de bienes muebles (vehículos); sumado a la falta de control y seguimiento de parte de las instituciones del Estado. Esta situación se demuestra debido a de los arrendadores de vehículos para el servicio de taxi incurren en la evasión del impuesto vehicular. Cabe destacar, que la mayoría de los arrendadores no cumplen con su obligación en cuanto a la cancelación de impuesto y dicho incumplimiento no se convierte en delito. Asimismo, de acuerdo a los resultados de las encuestas en referencia a los factores externos, se pudo demostrar que el 63% de los arrendadores alquilan más de 7 unidades vehiculares, observándose que no existe ningún tipo de fiscalización de parte del SUNAT de estos vehículos y en consecuencia se presume la evasión de tributos. De igual manera, se evidenció la ausencia de publicidad, información e incentivo de parte de la municipalidad motivando a los arrendadores a cumplir con el pago de renta de primera categoría según la tabla



Nº37, ya que el 90% manifestó que no recibió ninguna orientación al respecto. Tampoco existe una data donde indique la cantidad de arrendadores de unidades vehiculares para el servicio de taxi en la ciudad del Cusco, observándose irresponsabilidad en ese aspecto de parte de las instituciones locales.

2.2 Bases Legales

2.2.1 Decreto Legislativo N° 771 Ley Marco del Sistema Tributario Nacional

“En mérito a facultades delegadas, el Poder Ejecutivo, mediante Decreto Legislativo No. 771 dictó la Ley Marco del Sistema Tributario Nacional, vigente a partir desde 1994, con los siguientes objetivos” (Arias, 2016, párr. 8):

- Incrementar la recaudación.
- Brindar al sistema tributario una mayor eficiencia, permanencia y simplicidad.
- Distribuir equitativamente los ingresos que corresponden a las Municipalidades.

“El Código Tributario constituye el eje fundamental del Sistema Tributario Nacional, ya que sus normas se aplican a los distintos tributos” (párr. 9). De forma resumida, el Sistema Tributario Nacional se presenta de la siguiente manera:

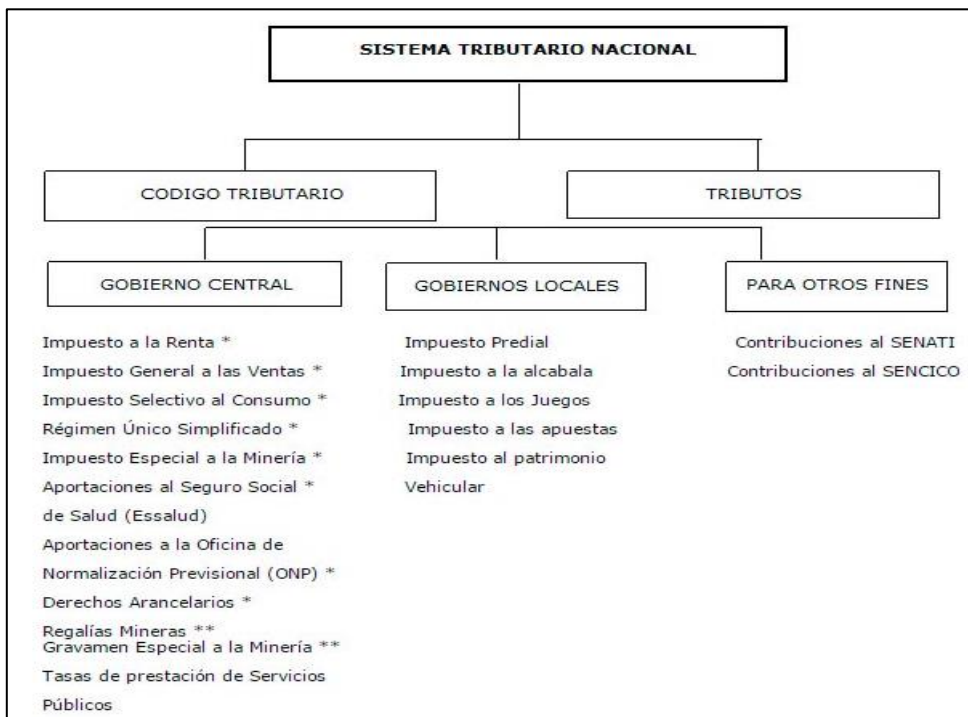


Figura 1. Sistema tributario nacional

Fuente: SUNAT (2016)

2.2.2 Decreto Legislativo N° 774 - Ley del Impuesto a la Renta

Artículo 1°.- “El Impuesto a la Renta grava las rentas que provengan del capital, del trabajo y de la aplicación conjunta de ambos factores entendiéndose como tales aquellas que provengan de una fuente durable y susceptible de generar ingresos” (Análisis Tributario, 2019, p. 3).

Artículo 14°.- “Son contribuyentes del impuesto las personas naturales, las sucesiones indivisas, las asociaciones de hecho de profesionales y similares y las personas jurídicas” (p. 9).

“También se considerarán contribuyentes a las sociedades conyugales que ejercieran la opción prevista en el artículo 16 de esta Ley” (Análisis Tributario, 2019, p. 9). En esta ley se consideran a:

- Las sociedades anónimas, en comandita, colectivas, civiles, comerciales de responsabilidad limitada, constituidas en el país.



- b. Las cooperativas, incluidas las agrarias de producción.
- c. Las empresas de propiedad social.
- d. Las empresas de propiedad parcial o total del Estado.
- e. Las asociaciones, comunidades laborales incluidas las de compensación minera y las fundaciones no consideradas en el Artículo 18.
- f. Las empresas unipersonales, las sociedades y las entidades de cualquier naturaleza, constituidas en el exterior, que en cualquier forma perciban renta de fuente peruana.
- g. Las empresas individuales de responsabilidad limitada, constituidas en el país.
- h. Las sucursales, agencias o cualquier otro establecimiento permanente en el país de empresas unipersonales, sociedades y entidades de cualquier naturaleza constituidas en el exterior.
- i. Las sociedades agrícolas de interés social.
- j. Los Fondos Mutuos de Inversión en Valores, los Fondos de Inversión y los Patrimonios Fideicometidos de Sociedades Titulizadoras.

Artículo 23° - Son rentas de primera categoría:

- a. El producto en efectivo o en especie del arrendamiento o subarrendamiento de predios, incluidos sus accesorios, así como el importe pactado por los servicios suministrados por el locador y el monto de los tributos que tome a su cargo el arrendatario y que legalmente corresponda al locador. En caso de predios amoblados se considera como renta de esta categoría, el íntegro de la merced conductiva. En caso de arrendamiento de predios amoblados o no, para efectos fiscales, se presume de pleno derecho que la merced conductiva no podrá ser



- inferior a seis por ciento (6%) del valor del predio, salvo que ello no sea posible por aplicación de leyes específicas sobre arrendamiento, o que se trate de predios arrendados al Sector Público Nacional o arrendado a museos, bibliotecas o zoológicos. (Análisis Tributario, 2019, p. 17)
- b. Las producidas por la locación o cesión temporal de derechos y cosas muebles o inmuebles, no comprendidos en el inciso anterior. Asimismo, se presume sin admitir prueba en contrario, que la cesión de bienes muebles cuya depreciación o amortización admite la presente Ley, efectuada por personas naturales a título gratuito, a precio no determinado o a un precio inferior al de las costumbres de la plaza; a contribuyentes generadores de renta de tercera categoría o a entidades comprendidas en el último párrafo, del Artículo 14 de la presente Ley, genera una renta bruta anual no menor al ocho por ciento (8%) del valor de adquisición de los referidos bienes. (p. 17)
 - c. “El valor de las mejoras introducidas en el bien por el arrendatario o subarrendatario, en tanto constituyan un beneficio para el propietario y en la parte que éste no se encuentre obligado a reembolsar” (Análisis Tributario, 2019, p. 17).
 - d. La renta ficta de predios cuya ocupación hayan cedido sus propietarios gratuitamente o a precio no determinado. La renta ficta será el seis por ciento (6%) del valor del predio declarado en el autoavalúo correspondiente al Impuesto al Valor del Patrimonio Predial. Se presume que los predios han estado ocupados



durante todo el ejercicio gravable, salvo demostración en contrario a cargo del locador, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento. (p. 17)

2.2.3 Decreto Supremo N° 122-94-EF Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta

Artículo 13°.- Renta Bruta de Primera y Segunda Categoría

a) Renta Bruta de primera categoría

1.2. “Se entiende por valor del predio el de autoevaluó declarado conforme a lo establecido en la Ley del Impuesto Predial” (Decreto Supremo N°122-94-EF, 1994, p. 32).

2.1. “Genera renta presunta la cesión de bienes muebles e inmuebles distintos de predios que se depreciarían o amortizarían en caso de estar en los activos de un sujeto generador de renta de tercera categoría” (p. 32)

2.2. Se entenderá por valor de adquisición de los bienes muebles o de los inmuebles distintos de predios cedidos al costo de adquisición o costo de producción o construcción o al valor de ingreso al patrimonio del cedente, según lo dispuesto en los artículos 20° y 21° de la Ley y en el artículo 11°. (p. 33)

El valor tomado en base al costo de adquisición, costo de producción o construcción o el valor de ingreso al patrimonio del cedente deberá actualizarse de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Por Mayor, experimentada desde el último día hábil del mes anterior a la fecha de adquisición, construcción, producción o ingreso al patrimonio, hasta el 31 de diciembre de cada ejercicio gravable. De no poder determinarse de manera fehaciente la fecha de adquisición, construcción, producción o ingreso al patrimonio, deberá actualizarse de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Por Mayor, experimentada desde el último día hábil del mes anterior a la fecha de la



cesión, hasta el 31 de diciembre de cada ejercicio gravable. (Decreto Supremo N°122-94-EF, 1994, p. 33)

2.3. “En caso que el contribuyente acredite que la cesión se realiza por un plazo menor al ejercicio gravable, la renta presunta se calculará en forma proporcional al número de meses del ejercicio por los cuales se hubiera cedido el bien” (p. 34).

4. Para efecto de lo dispuesto en el último párrafo:

4.1. “El período de desocupación de los predios se acreditarán la disminución en el consumo de los servicios de energía eléctrica y agua o con cualquier otro medio probatorio que se estime suficiente a criterio de la SUNAT” (p. 34)

4.2. “El estado ruinoso se acreditará con la Resolución Municipal que así lo declare o con cualquier otro medio probatorio que se estime suficiente a criterio de la SUNAT” (p. 34).

5. Salvo prueba en contrario, se entenderá que existe cesión gratuita o a precio no determinado de predios, bienes muebles, o bienes inmuebles distintos de predios cuando una persona distinta al propietario ocupe, tenga la posesión o ejerza algunos de los atributos que confiere la titularidad del bien según sea el caso, siempre que no se trate de arrendamiento o subarrendamiento. (Decreto Supremo N°122-94-EF, 1994, p. 34)

En el caso de predios, bienes muebles e inmuebles distintos de predios, respecto de los cuales exista copropiedad, no será de aplicación la renta presunta cuando uno de los copropietarios ocupe, tenga la posesión o ejerza alguno de los atributos que confiere la titularidad del bien. Se presume que la cesión indicada en el párrafo anterior se realiza por el total del bien, siendo de cargo del contribuyente la probanza de que la misma se ha realizado de manera parcial, en cuyo caso la renta ficta se determinará en forma



proporcional a la parte cedida. Dicha proporción será expresada con cuatro (4) decimales. (pp. 34-35)

6. “Tratándose de rentas en especie, se considerará el valor de mercado en la fecha en que se devengue dicha renta” (p. 35).

7. El contribuyente que acredite que el arrendamiento, subarrendamiento o la cesión gratuita o a precio no determinado de predios, a que se refiere el tercer párrafo del inciso a) y el inciso d) del Artículo 23 de la Ley, se realiza por un plazo menor al ejercicio gravable, calculará la renta presunta o ficta, según sea el caso, en forma proporcional al número de meses del ejercicio por los cuales hubiera arrendado o cedido el predio. Para acreditar el período en que el predio estuvo arrendado o subarrendado, el contribuyente deberá presentar copia del contrato respectivo, con firma legalizada ante Notario Público, o con cualquier otro medio que la SUNAT estime conveniente. (pp. 35-36)

2.2.4 Ley de Tributación Municipal, Decreto Legislativo N° 776

Objeto: “Declárese de interés nacional la racionalización del Sistema Tributario Municipal, a fin de simplificar la administración de los tributos que constituyan renta de los Gobiernos Locales y optimizar su recaudación” (Decreto Legislativo N° 776, 1993, p. 2).

Art. 5° “los impuestos a recaudar son: impuesto predial, alcabala, patrimonio vehicular, apuestas y juegos, espectáculos públicos no deportivos” (p. 3)

2.2.5 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181

“La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República” (Ley N° 27181, 2015, p. 1).



“No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos. Para efectos de la aplicación de la presente Ley” (p. 1), entiéndase por:

- a) “Transporte Terrestre: Desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías” (p. 1).
- b) “Servicio de Transporte: Actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público” (p. 1).
- c) “Tránsito Terrestre: Conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan” (p. 1).
- d) “Vías Terrestres: Infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas” (p. 1).
- e) “Servicio complementario: Actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre” (Ley N° 27181, 2015, p. 1).

2.2.6 Decreto Supremo N° 017-2009-MTC - Reglamento Nacional de Administración de Transporte

Tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y



formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad. (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394767)

A. Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito ART. N° 3 INCISO 3.9

Asociación civil constituida por transportistas del servicio de transporte público provincial de personas, urbano e interurbano, autorizada para emitir Certificados contra Accidentes de Tránsito - CAT, sólo a transportistas autorizados para prestar servicio en el transporte urbano e interurbano, incluido el mototaxi, que tiene vigencia solo en la circunscripción para la cual está autorizada. Son reguladas y supervisadas por la SBS. (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394768)

B. Conductor ART. N° 3 INCISO 3.26

Persona natural, titular de una licencia de conducir vigente, que de acuerdo a las normas establecidas en el presente reglamento y a las relacionadas al tránsito, se encuentra habilitado para conducir un vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o ambos. (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394769)

C. Habilitación Vehicular ART. N° 3 INCISO 3.37

Procedimiento mediante el cual la autoridad competente, autoriza el vehículo ofertado por el transportista para prestar el servicio en la modalidad correspondiente, a partir del control de que el mismo cumple con las condiciones técnicas previstas en el presente



reglamento. La habilitación se acredita mediante la Tarjeta Única de Circulación (TUC).
(p. 394769)

D. Incumplimiento ART. N° 3 INCISO 3.38

“Se considera incumplimiento a la inobservancia o contravención de las condiciones de acceso y permanencia previstos en este Reglamento” (p. 394769).

E. Infracción ART. N° 3 INCISO 3.39

“Se considera infracción a las normas del servicio de transporte a toda acción u omisión expresamente tipificada como tal en el presente Reglamento” (p. 394770).

F. Inspector de Transporte ART. N° 3 INCISO 3.40

“Persona acreditada u homologada como tal por la autoridad competente, mediante resolución, para la realización de acciones de control, supervisión y detección de incumplimientos o infracciones a las normas del servicio de transporte terrestre” (p. 394770).

G. Itinerario ART. N° 3 INCISO 3.41

“Relación nominal correlativa de los lugares que definen una ruta de transporte terrestre”
(Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394770).

H. Licencia de Conducir ART. N° 3 INCISO 3.43

“Documento habilitante que permite conducir un vehículo del servicio de transporte de personas y/o mercancías, se expide de conformidad con lo que dispone el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir” (p. 394770).

I. Limitador de velocidad ART. N° 3 INCISO 3.45

Dispositivo instalado por el fabricante del chasis o por su representante autorizado, que alerte cuando el vehículo excede la velocidad máxima permitida en la norma de tránsito



e impida que desarrolle una velocidad superior a la prevista en este Reglamento. La velocidad superior a la que se hace referencia no implica de modo alguno una modificación del límite máximo permitido por la norma de tránsito. (p. 394770)

J. Servicio de Transporte Público ART. N° 3 INCISO 3.60

“Servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica” (p. 394770).

K. Servicio de Transporte Privado ART. 3 INCISO N° 3.61

“Es el servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que realiza una persona natural o jurídica cuya actividad o giro económico principal no es el del transporte” (p. 394770).

“El servicio de transporte privado se emplea para satisfacer necesidades particulares, con personal propio o de una empresa tercerizadora registrada y supervisada por el MINTRA y sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación” (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394770).

L. Servicio de Transporte Regular de Personas ART. N° 3 INCISO 3.62

Modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización. Se presta bajo las modalidades de Servicio Estándar y Servicio Diferenciado, en vehículos que cumplan con lo dispuesto por el Reglamento



Nacional de Vehículos y el presente Reglamento. (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394770)

M. Servicio de Transporte Especial de Personas ART. 3 INCISO N° 3.63

Modalidad del servicio de transporte público de personas prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Se otorga a los transportistas mediante una autorización y se presta en el ámbito nacional bajo las modalidades de: transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes; en el ámbito regional, además de las modalidades antes señaladas mediante el auto colectivo; y en el ámbito provincial mediante las modalidades señaladas en el ámbito nacional y además mediante el servicio de taxi. (p. 394771).

N. Servicio de Transporte de ámbito Provincial ART. N° 3 INCISO 3.66

“Aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia. Se considera también transporte provincial a aquel que se realiza al interior de una región cuando ésta tiene una sola provincia” (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394771).

O. SOAT ART. N° 3 INCISO 3.72

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que cubre a los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito en el que haya participado el vehículo automotor asegurado. Se rige por la norma de la materia. (p. 394771)

P. Tarjeta Única de Circulación (TUC) ART. N° 3 INCISO 3.73

Documento expedido por la autoridad competente que acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de personas o mercancías, o



acredita su inscripción para realizar transporte privado de personas o mercancías. Las características de las Tarjetas Únicas de Circulación serán establecidas por Resolución Directoral expedida por la DGTT del MTC. (p. 394771)

Q. Tarifa ART. N° 3 INCISO 3.74

Contraprestación que se paga al transportista como retribución por la prestación del servicio de transporte terrestre de personas. En el caso del transporte de personas esta tarifa está expresada en el boleto de viaje. En el servicio de transporte público de personas de ámbito provincial la tarifa también puede estar expresada en una tarjeta inteligente, abono o cualquier otro mecanismo electrónico de pago. (p. 394771)

R. Competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ART. N° 9

El MTC al ser el órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), regula los estándares óptimos y requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte terrestre y es competente para gestionar y fiscalizar el servicio de transporte de ámbito nacional. A través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF) se encarga de normar la gestión de la infraestructura de caminos, puentes y ferrocarriles, así como de fiscalizar su cumplimiento. A través de Provías Nacional está encargado de la preservación, conservación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional, con la finalidad de adecuarla a las exigencias del desarrollo y de la integración nacional e internacional con el fin de brindar a los usuarios un medio de transporte eficiente y seguro, que contribuya a la integración económica y social del país. (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394772)



S. Competencia de los Gobiernos Regionales ART. N° 10

Los Gobiernos Regionales en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran además facultados para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción sujetándose a los criterios previstos en la Ley y los reglamentos nacionales. También es competente en materia de gestión y fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito regional, así como para la supervisión del transporte de personas, mercancías y mixto de ámbito nacional, mediante inspectores designados, respecto de lo que dispone el presente Reglamento”. (p. 394772)

T. Competencia de las Gobiernos Provinciales ART. N° 11

Las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte. Ejerce su competencia de gestión y fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito provincial a través de la Dirección ó Gerencia correspondiente. (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394772)

U. Competencia exclusiva de la fiscalización ART. N° 12

a. “La fiscalización del servicio de transporte, de acuerdo a la Ley, es función exclusiva de la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, salvo que por otra norma con



el mismo rango disponga lo contrario. Es posible delegar la supervisión del servicio de transporte a entidades privadas debidamente autorizadas” (p. 394772).

b. “A la autoridad policial le compete prestar la colaboración y auxilio a la función fiscalizadora que desarrolla la autoridad competente, además de ejercer las funciones en materia de tránsito que por la normatividad vigente le corresponden” (p. 394772).

c. “A INDECOPI, le corresponde actuar de acuerdo a sus competencias y facultades en materia de acceso al mercado, libre competencia, defensa de los derechos del consumidor y sobre los demás temas que de acuerdo a la normatividad vigente les corresponde” (p. 394772).

V. Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el Servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial. ART. N° 23.

“Las condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial de ámbito nacional, regional y provincial” (Decreto Supremo N°017-2009-MTC, 2009, p. 394776) son las siguientes:

En el servicio de transporte especial de ámbito nacional, los vehículos pueden corresponder, a la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2 clase III de 3.5 o más toneladas de peso bruto vehicular. Los vehículos de la categoría M3 Clase III asignados a este servicio deben cumplir con todo lo señalado en el numeral 20.1 del artículo 20 del presente Reglamento. (p. 394776)



“En el servicio de transporte especial de ámbito regional y provincial, los vehículos pueden corresponder a la categoría M3, clase III de cinco o más toneladas, o M2, clase III” (p. 394776).

En el servicio de transporte especial de personas de ámbito regional y provincial, bajo la modalidad de transporte turístico, también se permitirá que los vehículos correspondan a la categoría M1, siempre y cuando tengan instalado de fábrica el sistema de dirección al lado izquierdo del mismo, cuenten con un peso neto igual o superior a una (1) tonelada, una cilindrada mínima de 1450 cm³, bolsas de aire de seguridad, como mínimo para el piloto y copiloto y las demás comodidades y/o condiciones adicionales exigibles de acuerdo a este reglamento. (p. 394776)

El transportista deberá acreditar que el vehículo que prestará el servicio de transporte público de personas de ámbito nacional y regional, de servicio de transporte público de mercancías, de servicio de transporte mixto de ámbito nacional y/o regional y de servicio privado de transporte, cuenta con el SOAT contratado conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. El transportista autorizado para la prestación del servicio de transporte público de personas de ámbito provincial deberá acreditar que el vehículo con el que prestará el servicio de transporte cuenta con el SOAT o con un CAT emitido por una AFOCAT con autorización vigente. (p. 394777)

2.2.7 Decreto Supremo N° 058-2003-MTC - Reglamento Nacional de Vehículos

El objeto del presente reglamento es establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Los requisitos y características



establecidas en el presente reglamento están orientados a la protección y la seguridad de las personas, usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección de medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, 2003, p. 8)

A. Objeto de la identificación vehicular: “Para su ingreso, registro, tránsito, operación y salida del SNTT, los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, deben identificarse por los códigos de identificación vehicular, de acuerdo a los parámetros desarrollados en el presente Título” (p. 9).

B. Códigos de identificación vehicular: “Los códigos de identificación vehicular, determinados y consignados por el fabricante del vehículo, individualizan a éste” (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, 2003, p. 9), dichos códigos son:

“VIN (*Vehicle Identification Number*). - Número de Identificación Vehicular constituido por 17 caracteres, asignado y consignado por el fabricante conforme lo dispuesto en la Norma Técnica ITINTEC 383.030 o la norma ISO 3779” (p. 9). El cual se detalla de la siguiente manera:

“Los tres primeros caracteres. - Corresponden a la Identificación Mundial del Fabricante (World Manufacturer Identifier-WMI). Se determinan de acuerdo a la Norma Técnica ITINTEC 383.031 o la norma ISO 3780 y en el Perú este código es asignado por PRODUCE. Los caracteres del cuarto al noveno, corresponden a la sección descriptiva del vehículo (Vehicle Description Section-VDS). Los caracteres del décimo al décimo séptimo, corresponden a la sección indicativa del vehículo (Vehicle Identification Section -VIS). El décimo carácter corresponde al año modelo determinado por el fabricante que, en algunos casos, coincide con el año calendario en el que el vehículo



fue producido. La ubicación y fijación del VIN debe efectuarse de acuerdo a lo dispuesto para dicho efecto en la Norma Técnica ITINTEC 383.032 o la norma ISO 4030.” (p. 9)

C. Número de Chasis o Serie. – “Identifica al chasis de los vehículos. El fabricante debe grabar éste número en el chasis, bastidor o carrocería y, adicionalmente, debe consignarlo en una placa fijada al vehículo” (p. 9).

D. Número de Motor. – “Identifica al motor de los vehículos, debiendo ser consignado en el motor por el fabricante del mismo. Los vehículos que se incorporen al SNTT a partir del 1 de enero del 2005, deben tener necesariamente el número de motor estampado” (pp. 9-10).

2.2.7.1 Objeto de los requisitos técnicos vehiculares ART. N° 11.

Los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, que ingresen, se registren, transiten y operen en el SNTT, deben cumplir como mínimo, con los requisitos técnicos y de seguridad establecidos en el presente Reglamento. Los Vehículos Especiales, deben cumplir con los requisitos técnicos complementarios que para cada caso se establezcan, sin perjuicio de cumplir con los requisitos técnicos vehiculares establecidos en el presente Título que no afecten su propia naturaleza. (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, 2003, p. 11)

2.2.7.2 Requisitos técnicos generales ART. N° 12

Todos los vehículos deben tener configuración original de fábrica para el tránsito por el lado derecho de la vía y contar con los siguientes elementos, características y dispositivos, a) dispositivos de alumbrado y señalización óptica, b) sistema de frenos, c) neumáticos, d) contruidos y equipados de forma que no tengan en el interior, ni en el exterior aristas y ángulos salientes que representen peligro para sus ocupantes u otras



personas y e) carrocería diseñada para evitar las salpicaduras de las ruedas y/o protegida por guardafangos o escarpines. (p. 11)

2.2.7.3 Requisitos técnicos adicionales para los vehículos de las categorías L, M y N ART.

N° 13

“Adicionalmente, los vehículos de las categorías L, M y N deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados” (p. 11) a continuación:

Fórmula rodante, Mandos para el control de operación de fácil acceso al conductor, Instrumentos e indicadores para el control de operación, Retrovisores, Asiento del conductor, Depósito de combustible, Sistema de escape de gases de motor, conformado por el tubo de escape y el silenciador, Bocina de sonido uniforme y continuo, audible como mínimo a una distancia de 50 metros para la categoría L y de 100 metros para las categorías M y N, cuya intensidad esté dentro de los Límites Máximos Permisibles que se establezcan. Únicamente se permite la instalación de sirenas en ambulancias, vehículos de bomberos, vehículos de rescate, vehículos policiales y vehículos celulares.

(Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, 2003, p. 11)

2.2.7.4 Requisitos técnicos adicionales para los vehículos de las Categorías M y N ART. N°

14.

“Adicionalmente a los requisitos antes señalados, los vehículos de las categorías M y N deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos” (p. 11) señalados a continuación:



1. “Cinturones de seguridad de mínimo tres puntos para el piloto y copiloto; excepcionalmente, los vehículos cuya fecha de fabricación es anterior al año 1980 podrán contar con cinturones de seguridad de por lo menos dos puntos” (p. 11).
2. “Los vehículos de las categorías M 1 y N 1 que se incorporen al SNTT a partir del 1 de enero del 2005, deben contar adicionalmente con mínimo dos cabezales de seguridad en la segunda fila de asientos” (p. 12).
3. “Cabezales de seguridad en los asientos delanteros (piloto y copiloto), salvo en los vehículos que por diseño original no lo tuvieran” (p. 12).
4. Los vehículos que se incorporen al SNTT, a partir del 1 de enero del 2004, deben tener parabrisas de vidrio laminado, con un sello que indique el tipo de vidrio y la norma técnica a la que corresponde. El parabrisas debe permitir ver claramente el interior del vehículo, es decir, que debe tener como mínimo un 70% de transparencia o como máximo un 30% de oscurecimiento. (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, 2003, p. 12)
5. “Limpiaparabrisas y lavaparabrisas, que como mínimo, cubran el área frente al piloto y copiloto” (p. 12)
6. Ventana posterior (si la tuviera) y ventanas laterales de vidrio templado. Aquellos vehículos que cuenten con techo flexible de fábrica pueden utilizar elementos flexibles en lugar de vidrio. Los vidrios de las ventanas laterales del piloto y copiloto deben permitir ver claramente el interior del vehículo, es decir, que deben tener como mínimo un 65% de transparencia o, como máximo, un 35% de oscurecimiento. Se encuentran prohibidas las láminas tipo espejo en los vidrios. (p. 12)



7. “Puertas que permitan ser abiertas desde el exterior. Los vehículos que cuenten con una sola puerta lateral posterior, deben tenerla en el lado derecho” (p. 12).
8. “Parachoques delantero sin filos angulares cortantes, ni que excedan el ancho del vehículo” (p. 12).
9. “Parachoques posterior y/o dispositivo antiempotramiento sin filos angulares cortantes, ni que excedan el ancho del vehículo. Tratándose de dispositivo antiempotramiento se debe cumplir con los requisitos técnicos aprobados. Tapasol abatible en el lado del conductor como mínimo” (p.12).
10. Rueda de repuesto y herramientas, como mínimo de acuerdo al siguiente detalle: a. Una rueda de repuesto o de uso temporal, salvo que el vehículo cuente con un sistema alternativo al cambio de ruedas, que permita su movilidad hasta un taller de reparación.
b. Herramientas para cambiar la rueda (gata completa que soporte al menos el 30% del peso bruto del vehículo, llave de ruedas y triángulo de seguridad o dispositivos reflectantes de emergencia independientes del vehículo), con excepción de aquellos vehículos que tengan sistemas alternativos. (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, 2003, p. 12)
11. “Los vehículos de las categorías M2 destinados al servicio de transporte terrestre, M3 y N deben contar con láminas retrorreflectivas que cumplan con los requisitos técnicos aprobados” (p. 13).
12. “Los vehículos de las categorías N2 de más de 8 toneladas de peso bruto vehicular, así como los vehículos de las categorías M3 y N3, deben contar con tipógrafo” (p. 13).



2.2.8 Ordenanza municipal N° 35 – 2017 – MPC Infracciones, medidas preventivas y sanciones por incumplimientos e infracciones al reglamento que regula el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de taxi en la provincia del cusco.

1. CÓDIGO: TAX-24

- **INFRACCIÓN:** “Prestar el servicio de taxi, con infraestructura complementaria no habilitada, o que esta no opere conforme las características técnicas y/u operacionales o usar dicha infraestructura de forma distinta a lo que establece el presente Reglamento” (Ordenanza Municipal N° 35-2017-MPC, 2017, p. 1).
- **CALIFICACIÓN:** Leve
- **SANCIÓN:** 5% de la UIT
- **RESPONSABLE SOLIDARIO:** Empresa Autorizada
- **REINCIDENCIA:** 10 % de la UIT

2. CÓDIGO: TAX-36

- **INFRACCIÓN:** Por deteriorar, destruir o alterar la infraestructura de la vía pública (calzada, aceras, dispositivos viales, señales de tránsito)
- **CALIFICACIÓN;** Muy Grave
- **MEDIDA PREVENTIVA:** Internamiento del vehículo en el DMV
- **SANCIÓN X:** 50% de la UIT y reposición del bien afectado
- **REINCIDENCIA:** 100 % de la UIT.



2.3 Bases teóricas

2.3.1 Arrendamiento

“Es una relación que se da a través de la intervención de dos sujetos, el arrendador y arrendatario por medio de un contrato donde se indica el tiempo y las condiciones, además se realiza un acuerdo en la entrega de un bien a cambio de dinero (único pago o en cuotas)” (Hirache, 2011, p. 7).

Significa entonces, que a través de este proceso se establece entre dos partes un acuerdo económico, donde una le cede a la otra un bien por un tiempo, a cambio de una contraprestación en dinero.

Arrendamiento “es cualquier acuerdo, con independencia de su instrumentación jurídica, por el que el arrendador cede al arrendatario, a cambio de percibir una suma única de dinero o una serie de pagos u cuotas” (Mallo & Pulido, 2008, p. 6).

2.3.2 Arrendamiento operativo

2.3.2.1 Definición

Para Vaño (2008) el arrendamiento operativo “Se trata de un acuerdo mediante el cual el arrendador conviene con el arrendatario el derecho a usar un activo durante un periodo de tiempo determinado a cambio de percibir un importante único o una serie de pagos o cuotas, sin que se trate de un arrendamiento de carácter financiero” (p.85).

Por consiguiente, este compromiso se realiza entre dos sujetos donde el propietario de un activo le confiere derechos a otra persona que puede ser física o jurídica, para que haga uso de su bien a cambio de un pago periódico.



Además, Fernandez (2009) señala que “el arrendamiento operativo no se traspasan los riesgos y beneficios del elemento arrendado, aunque si sus beneficios economicos, por lo que el arrendador recibirá una cuota periódica como contraprestación. Por tanto, según se trate del arrendador o el arrendatario, serán considerados como ingresos o gastos del ejercicio en el que se devenguen imputandose a la cuenta de perdidas y ganancias” (p.251).

Por otra parte, “el arrendamiento operativo puede denominarse servicios de arrendamiento o alquiler de determinados activos producidos” (Fondo Monetario Internacional, 2009,p.193).

El arrendamiento operativo puede reconocerse por las siguientes características: El arrendador o propietario del equipo normalmente mantiene una posición de activos en buen estado de funcionamiento que pueden ser arrendados por los usuarios de inmediato o con un corto preaviso. (Fondo Monetario Internacional, 2009,p.193)

De igual manera, los activos pueden ser entregados en arrendamiento por diversos plazos de duración y el arrendatario puede renovar el contrato de arrendamiento cuando venza el plazo, por lo que arrendador a menudo tiene a su cargo el mantenimiento y reparación de los activos como parte del servicio prestado al arrendatario. Finalmente, término alquiler también se utiliza para designar los montos pagaderos en virtud del arrendamiento operativo de activos producidos, y constituye un servicio. (Fondo Monetario Internacional, 2009,p.193)

Por otra parte, el arrendamiento operativo es: Donde el propietario legal de un activo producido tiene los riesgos operativos y los beneficios de la propiedad del activo. Es responsabilidad del propietario legal proporcionar los servicios de reparación y



mantenimiento necesarios del activo. En el arrendamiento operativo, el activo permanece en el balance del arrendador (propietario), aunque sea utilizado por el arrendatario. (Fondo Monetario Internacional, 2014, p.267)

Se considera dentro del arrendamiento operativo los siguientes casos:

Cuando el alquiler de edificaciones por parte de organismos internacionales, embajadas. Los arrendamientos de líneas o de capacidad de telecomunicaciones (incluidos en los servicios de telecomunicaciones). Arrendamientos de equipos móviles (embarcaciones, aeronaves, etc.) con tripulación (incluidos en transporte). Alquiler de viviendas para hospedaje y vehículos a no residentes durante sus estadías en economías distintas de sus economías de residencia (incluido en viajes). Los cargos por licencias de uso de activos intangibles, como los programas de informática y la propiedad intelectual, se incluyen en renglones específicos. (Fondo Monetario Internacional, 2014, p. 243)

Renta de la tierra y el arrendamiento de otros recursos naturales. Arrendamientos operativos negociables pueden crear nuevos contratos (activos) cuando el derecho puede ser transferido o subarrendado; en tales casos, el arrendatario vende el derecho y, por lo tanto, liquida la diferencia de precios (incluidos en la cuenta de capital: contratos, arrendamientos y licencias). (Fondo Monetario Internacional, 2014, p. 243)

2.3.3 Servicio de Taxi

2.3.3.1 Definición

Según el Decreto supremo N° 017-2009-MTC, 2009, es el sercicio de transporte especial de ámbito provincial, prestado en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular, que tiene por objeto el traslado de personas desde un punto de origen hasta



uno de destino señalado por quien lo contrata. La tarifa a cobrar por este servicio puede estar determinada mediante sistemas de control (taxímetros), precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley (El Peruano, 2017,p.46).

2.3.3.2 Documentos a presentar para la autorización de Servicio de Taxi Independiente en la Municipalidad del Cusco. Según Ordenanza Municipal N° 039-2013-MPC

Cabe destacar, la importancia de los requisitos para la respectiva autorización; primeramente, debe mostrar el vehículo según exigencia ordenanza municipal y, por otro lado, emitir una solicitud dirigida al alcalde (FUT) acompañada de una fotocopia de la licencia de conducir y la respectiva constancia de educación vial del conducto. Asimismo, debe entregar el certificado de aire limpio y copia de contrato de SOAT y presentar constancia de haber realizado el pago de derechos por semestre: 0.80% de UIT (S/. 3,950) y una copia fedatada de la declaración jurada del impuesto al patrimonio vehicular. Finalmente demostrar que no posee ningún tipo de deuda por infracción. (Municipalidad Provincial del Cusco, 2013, p.14)

2.3.3.3 Requisitos de renovación para el servicio de taxi – 2018 en la Municipalidad del Cusco Según Ordenanza Municipal N° 039-2013-MPC

Para la respectiva renovación debe dirigir una solicitud dirigida al alcalde (01 original y 01 copia) pedir en mesa de partes gratuitamente. Presentar copia de: tarjeta de propiedad fedatada, certificado de inspección técnica vehicular aprobado (fedatada), certificado de habilidad vehicular (T.U.C) y devolución, SOAT vigente para taxi, del recibo de pago (3 años) o constancia del impuesto al patrimonio vehicular, (oficina de



rentas, en pampa del castillo), credencial del conductor habilitado actualizado (asistir al curso de la Municipalidad del Cusco), la licencia de conducir (A-II-a o A-II-b), DNI del propietario. De igual manera debe presentar el record de infracciones original del vehículo (sin deudas), en pampa del castillo oficina de Rentas y boleta informativa original de la SUNARP. Por otra parte, costo del procedimiento administrativo por vehículo (anual) S/. 62.41 (Municipalidad Provincial del Cusco, 2013, p.14).

2.3.3.4 Requisitos Técnicos Destinados al servicio de Taxi

Según Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, N° 058-2003-MTC, los vehículos que presten el Servicio de Taxi deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación y, de ser el caso, conforme a las precisiones del Anexo III:

1. Pertenecer a la categoría M1. Requisito exigible desde el 1 de enero de 2004.
2. Láminas Retroreflectivas que cumplan con los requisitos técnicos aprobados.
3. Cinturones de seguridad para todos los ocupantes. Cinturones de tres puntos para los ocupantes del asiento delantero y de dos puntos como mínimo para los ocupantes del asiento posterior.
4. Peso neto mínimo de 1000 kg y cilindrada mínima de 1450 cm³ (Sistema Peruano de Informacion Juridica, 2015, p.7).

2.3.4 Renta

2.3.4.1 Definición

“Es un tributo que se precipita directamente sobre la renta como manifestación de riqueza” (Alva,2012, párr. 1).



“Este impuesto grava el hecho de percibir o generar renta, la cual puede generarse de: fuentes pasivas(capital). Fuentes activas (trabajo dependiente o independiente) Fuentes mixtas (realización de una actividad empresarial = capital + trabajo)” (párr. 2)

El Impuesto a la Renta grava la renta que se obtiene o genera por la instauración y ejecución de las obligaciones que provienen de un contrato y que, en el caso de las actividades empresariales, se somete a tributación neta de gastos y costos relacionados a la actividad generadora de renta además se menciona que el impuesto a la Renta es un hecho jurídico complejo (no un acto o un negocio jurídico) con relevancia económica (Alva,2012, párr. 3).

2.3.4.2 Características del Impuesto a la Renta

Se indica que el Impuesto a la Renta tiene sus principales características:

A. Primera característica

“Tiene el carácter de ser no trasladable, ello por el hecho que afecta de manera directa y a la vez definitiva a aquel supuesto que la Ley del Impuesto a la Renta determine. De este modo, será el propio contribuyente quien debe soportar la carga económica por sí mismo” (Alva, 2012, párr. 6).

B. Segunda característica

En el caso puntual del Impuesto a la Renta, se contempla la aplicación del principio de equidad en sus dos vertientes (horizontal y vertical), al estar relacionada con la capacidad contributiva. Es importante precisar que los índices básicos de capacidad contributiva se resumen en tres: a) La renta que se obtiene b) El capital que se posee c) El gasto o consumo que se realiza. La doctrina en general acepta que, de estos tres



referentes, el más utilizado es el criterio de la renta que se obtiene, por lo que claramente el impuesto sobre la renta se ajusta a la capacidad contributiva, y en consecuencia contempla la equidad (Alva, 2012, párr.7).

C. Tercera característica

El Impuesto a la Renta en términos económicos pretende captar una mayor cantidad de fondos de los contribuyentes, ello en las épocas en las que exista alza de precios, permitiendo, en este caso, una mayor recaudación a favor del fisco y en épocas en las cuales exista recesión, se permite una mayor liberación de recursos al mercado, sobre todo, en el caso de las escalas inferiores de afectación. (Alva, 2012, párr.8)

D. Cuarta característica

“El Impuesto a la Renta grava una serie de hechos que ocurren en un determinado espacio de tiempo, ello significa entonces que hay una sucesión de hechos económicos producidos en distintos momentos, respecto de los cuales el legislador verifica que la hipótesis de incidencia tributaria se va a configurar después que transcurra este período” (Alva, 2012, párr. 9).

E. Quinta característica

El Impuesto a la Renta puede ser de tipo global, cuando el tributo toma como referencia la totalidad de las rentas del sujeto pasivo, sin tomar en cuenta el origen de la renta, salvo para facilitar el resumen final utilizando categorías. También puede ser de tipo cédular, ya que se aprecia que existen varios gravámenes enlazados con cada fuente. Por lo que se tributa por cada una de ellas de manera independiente, sea de este modo por trabajo o



por capital. En este sistema existe una íntima relación entre cada impuesto cedular con su fuente de renta (trabajo, capital, combinación de ambos). (Alva, 2012, párr. 10)

2.3.4.3 Renta de primera categoría

“Actualmente, las rentas de primera y segunda categoría reciben el nombre de rentas de capital, mientras que las rentas de cuarta y quinta categoría reciben nombre de rentas de trabajo. Respecto a las rentas de primera categoría, se debe considerar que son rentas de tipo pasivo, ya que se producen por la simple afectación del capital (bienes muebles e inmuebles) a actividades productiva. (SUNAT, 2016, p. 9).

La renta de primera “es el producto en efectivo o en especie del arrendamiento o subarrendamiento de predios, incluidos sus accesorios, así como el importe pactado por los servicios suministrados por el locador y el monto de los tributos que tome a su cargo el arrendatario y que legalmente corresponda al locador” (Román, 2010, párr. 3).

A. Renta Presunta de Predios amoblados

En caso de arrendamiento de predios amoblados o no, para efectos fiscales, se presume de pleno derecho que la merced conductiva no podrá ser inferior a seis por ciento (6%) del valor del predio, salvo que ello no sea posible por aplicación de leyes específicas sobre arrendamiento, o que se trate de predios arrendados al Sector Público Nacional o arrendados a museos, bibliotecas o zoológicos (Roman, 2010, párr.4).

B. Predio arrendado por un plazo menor al ejercicio gravable

El contribuyente que acredite que el arrendamiento, subarrendamiento o la cesión gratuita o a precio no determinado de predios, a que se refiere el tercer párrafo del inciso a) y el inciso d) del artículo 23° de la ley, se realiza por un plazo menor al ejercicio



gravable, calculará la renta presunta o ficta, según sea el caso, en forma proporcional al número de meses del ejercicio por los cuales hubiera arrendado. (párr. 5).

Para acreditar el período en que el predio estuvo arrendado o subarrendado, el contribuyente deberá presentar copia del contrato respectivo, con firma legalizada ante Notario Público, o con cualquier otro medio que la Sunat estime conveniente. En ningún caso se aceptará como prueba, contratos celebrados o legalizados en fecha simultánea o posterior a cualquier notificación o requerimiento de la Sunat. (Roman, 2010, párr. 5)

C. Tratamiento en caso de Persona Jurídica

La presunción del 6% del valor del predio, también es de aplicación para las personas jurídicas y empresas a que se hace mención en el inciso e) del artículo 28° de la presente ley. La presunción de que los predios han estado ocupados durante todo el ejercicio gravable, salvo demostración en contrario a cargo del locador, es de aplicación tanto para los contribuyentes de primera categoría como para las personas jurídicas y empresas a que se hace mención en el inciso e) del artículo 28° de la ley. (Roman, 2010, párr.6)

D. Subarrendamiento

Tratándose de subarrendamiento, “la renta bruta está constituida por la diferencia entre la merced conductiva que se abone al arrendatario y la que éste deba abonar al propietario” (Roman, 2010, párr. 6).

2.3.4.4 Consideraciones generales para efectuar los pagos por rentas de primera categoría

A. Renta de capital

1ra categoría



-Alquiler de bienes muebles e inmuebles.

Deducciones

Fija de 20% sobre la renta bruta, salvo el caso de contribuyentes no domiciliados.

Pago a cuenta y Tasa :6.25% sobre la renta neta (80%) = Tasa efectiva del 5% del monto del alquiler mensual.

Forma de efectuar el pago:Pago directo mensual en Formulario N° 1683- Guía de arrendamiento, salvo el caso de contribuyentes no domiciliados los cuales tributan vía retención mediante el PDT 617 (SUNAT, 2016, p. 5).

2.3.4.5 Cálculo de rentas de primera categoría

Existen dos acciones para realizar el cálculo del impuesto a la renta:

A. De manera general

-Arrendamiento mensual (Renta Bruta)

(-) Deducción (20% Renta Bruta)

Renta Neta

P/A/C mensual (6.25% Renta Neta)

P/A/C por el Ejercicio 2010 (SUNAT, 2016, p.6).

B. De manera abreviada

Al monto del alquiler por cada predio le debes aplicar la tasa efectiva del 5%, obteniendo con ello el monto a pagar por concepto de impuesto a la renta de primera categoría mensual.

Arrendamiento mensual (Renta Bruta)

P/A/C (5% Renta Bruta)

P/A/C por el Ejercicio (SUNAT, 2016, p.7).



2.3.5 Rentabilidad

2.3.5.1 Definición

Para Torres & Paredes (2017), 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 utilización de inversiones, su categoría y regularidad es la tendencia de las utilidades. Estas utilidades a su vez, son la conclusión de una administración competente, una planeación integral de costos y gastos y en general de la observancia de cualquier medida tendiente a la obtención de utilidades. La rentabilidad también es entendida como una noción que se aplica a toda acción económica en la que se movilizan los medios, materiales, humanos y financieros con el fin de obtener los resultados esperados. (p. 45)

Sánchez (2001) citado por Torres & Paredes (2017), menciona que:

El término de rentabilidad se utiliza de forma muy variada, y son muchas las aproximaciones doctrinales que inciden en una u otra faceta de la misma, en sentido general se denomina a la rentabilidad a la medida del rendimiento que en un determinado periodo produce los capitales utilizados en el mismo. Esto supone la comparación entre la renta generada y los medio utilizados para obtenerla con el fin de permitir la elección entre alternativas o a juzgar por la eficiencia de las acciones realizadas, según que el análisis sea a priori o a posteriori. (p. 36)



2.3.5.2 *Ratios financieros*

Según Guzmán (2005), matemáticamente, un ratio es una razón, es decir, la relación entre dos números. Son un conjunto de índices, resultado de relacionar dos cuentas del Balance o del estado de Ganancias y Pérdidas. Las ratios proveen información que permite tomar decisiones acertadas a quienes estén interesados en la empresa, sean éstos sus dueños, banqueros, asesores, capacitadores, el gobierno, etc. (p. 16)

Por ejemplo, si comparamos el activo corriente con el pasivo corriente, sabremos cuál es la capacidad de pago de la empresa y si es suficiente para responder por las obligaciones contraídas con terceros. Sirven para determinar la magnitud y dirección de los cambios sufridos en la empresa durante un periodo de tiempo. Fundamentalmente las ratios están divididos en 4 grandes grupos:

a) **Índices de liquidez**

Evalúan la capacidad de la empresa para atender sus compromisos de corto plazo.

b) **Índices de Gestión o actividad**

Miden la utilización del activo y comparan la cifra de ventas con el activo total, el inmovilizado material, el activo circulante o elementos que los integren.

c) **Índices de Solvencia, endeudamiento o apalancamiento**

Ratios que relacionan recursos y compromisos.

d) **Índices de Rentabilidad**

Miden la capacidad de la empresa para generar riqueza (rentabilidad económica y financiera).



2.3.5.3 *Análisis de la rentabilidad económica*

Para Quiñónez, Gonzales, & Lopez (2010), “mide el grado de eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos económicos o activos para la obtención de beneficios” (p. 24); por lo tanto sigue la siguiente fórmula:

$$RE = \frac{UAII}{AT} \times 100$$

Donde:

RE = Rentabilidad económica

UAII = Utilidad antes de intereses e impuestos

AT = Activo total

Antes de aplicar esta fórmula, es necesario contar con la estructura de patrimonio, así como una estructura de lo ganado y perdido.

Para Lizcano (2004) “la forma en que se determina la rentabilidad económica consiste en comparar el resultado alcanzado por la empresa y ello con independencia de la procedencia de los recursos financieros implicados, en relación con los activos empleados para el logro de tal resultado” (p. 11).

Por otra parte, la rentabilidad económica “se puede descomponerse en otros elementos que permitan comprender e identificar la forma en que se han obtenido estos niveles de rentabilidad2 (p. 11).

“El primer elemento o variable que permite evaluar la procedencia de la rentabilidad es el ratio de margen de beneficio” (Lizcano, 2004, p. 11), calculado como:

$$\text{Margen de beneficio} = \frac{\text{Resultado de la explotación}}{\text{Ventas netas}}$$



“Este ratio evalúa la aportación que ha realizado el nivel de actividad alcanzado en la propia generación del beneficio. Otra variante del ratio consistiría en hacer constar en su denominador la cifra de producción, en lugar de la de ventas” (Lizcano, 2004, p. 11).

“La segunda variable que incide en el nivel de rentabilidad es el ratio de rotación de los activos empleados” (p. 11), que se determina del modo:

$$\text{Rotación de los activos} = \frac{\text{Ventas netas}}{\text{Activo total}}$$

Mediante este ratio se evalúa la capacidad de los activos de desarrollar un determinado nivel de actividad. Cuanto mayor sea este ratio, mejor aprovechamiento o rendimiento obtiene la empresa de sus inversiones, lo que redundará en un incremento de la rentabilidad. Los dos ratios antes mencionados están estrechamente relacionados, puesto que cuanto mayor sea el margen de beneficio, y más alta sea la rotación, la rentabilidad de las inversiones o económica será, asimismo, mayor. (Lizcano, 2004, p. 12)

Por tanto, se puede afirmar que un incremento de la rentabilidad económica puede venir originado por un aumento del margen de beneficio mediante una reducción de los costes, o aumento del precio de venta, o por un incremento de la rotación de los activos aumentando la cifra de ventas, o bien disminuyendo el conjunto de activos implicados (Lizcano, 2004, p. 12).

2.3.5.4 Método de costeo tradicional

a. Estado de costo de producción



“El costo de los artículos manufacturados está compuesto de materiales directos, sueldos y salarios directos, gastos indirectos de producción fijos y gastos indirectos de producción variables” (Hoyos, 2017, p. 23).

b. Estado de resultados

El costeo absorbente se asocia con el tradicional estado de ingresos, el cual hace énfasis en el valor de la utilidad bruta. La utilidad bruta es el exceso de las ventas sobre el costo de los artículos vendidos. Los costos fijos de manufactura se incluyen en el costo de ventas. Todos los costos de manufactura, tantos fijos como variables, primero se restan de las ventas para llegar a la utilidad bruta. Los costos que no son de manufactura se deducen de la utilidad bruta para determinar el ingreso operativo. (Herrea, 2018, párr. 3)

c. Balance General

Para valuar los inventarios se consideran los dos tipos de gastos tanto fijos como variables de producción, repercutiendo estos en el balance general debido a que aumentan los activos al considerar también los gastos indirectos de producción fijos. Las utilidades pueden ser cambiadas de un periodo a otro con aumentos o disminuciones en los inventarios. Se aumentan la utilidad incrementado los inventarios finales y se reduce llevando a cabo la operación contraria. (Acuña & Cristante, 2016, p. 34)

d. Costeo Variable

“El costeo variable es un método de análisis o estudios de los gastos dividiéndolos en fijos y variables, el cual solo los gastos que tienden a variar con el volumen de producción se cargan a los costos unitarios” (Acuña & Cristante, 2016, p. 34).



2.4 Marco Conceptual

A. Activo

Es un recurso controlado por la entidad como resultado de sucesos pasados, del que la entidad espera obtener, en el futuro, beneficios económicos (IFRS Foundation, 2010, p. 18).

B. Alquiler

Dicho especialmente de un inmueble o de un medio de transporte: Que se alquila y a tal fin se destina (Real Academia Española, 2020, párr. 1).

C. Arrendamiento

“Es una relación entre dos partes contractuales mediante la cual se produce una cesión por un tiempo determinado de un bien o servicio. A cambio la parte que aprovecha esta posesión debe realizar una contraprestación económica” (Sánchez, 2020, párr. 2).

D. Arrendamiento operativo

El arrendamiento operativo es un acuerdo donde se cede el derecho de uso de un activo del propietario a otra persona. Ello, a cambio de un pago periódico. Dicho convenio se lleva a cabo por un plazo determinado y se asemeja mucho al alquiler común. Se utiliza principalmente para artículos tecnológicos como ordenadores y otros equipos de oficina que se deprecian en el mediano plazo, por ejemplo, cinco años (Westreicher, 2020, párrs. 1-2).

E. Contratos

“Un contrato es una promesa, o un conjunto de promesas, ante cuyo incumplimiento el derecho otorga un remedio o ante cuyo incumplimiento el derecho reconoce la existencia de un deber” (Saavedra, 2013, p.113).



F. Contrato de servicios

Es el documento que recoge la prestación o arrendamiento de servicios es un acuerdo bilateral. Se contare la obligación de prestar un servicio, en calidad de proveedor, según ciertas condiciones previamente pactadas, mientras que la otra parte se compromete al pago del servicio en la cantidad económica y en el plazo acordados (Gastenpreza, 2016).

G. Empresa

Para La Real Academia Española citado por Mi propio jefe (2019), define este concepto como una unidad de organización, dedicada a realizar actividades industriales, mercantiles o de prestación de servicios con fines lucrativos (párr. 3).

H. Forma de pago

Dar a una persona una cantidad de dinero u otra cosa que se le debe de diferentes maneras, ya sea a cambio de una cosa, o por un servicio o un trabajo que ha realizado. Cada vez existen más formas de enviar dinero de una persona a otra. (Small world, 2015, párr. 3)

I. Garantías

Una garantía es un mecanismo para asegurar el cumplimiento de una obligación y así proteger los derechos de alguna de las partes de una relación comercial o jurídica. En otras palabras, una garantía es un contrato o compromiso exigible mediante el cual alguna de las partes de una transacción se compromete a que, en caso no se cumpla con lo pactado o surja algún inconveniente, se protegerán los derechos del afectado intentando reducir al máximo cualquier perjuicio. (Roldán, 2020, párr. 1-2)



J. Gastos

“Gasto es la utilización o consumo de un bien o servicio a cambio de una contraprestación, se suele realizar mediante una cantidad saliente de dinero. También se denomina egreso” (Pedrosa, 2019, párr. 1).

K. Inversión

“Colocación de fondos en un proyecto de economía real o financiera con la intención de obtener un beneficio en el futuro. Utilización de una parte de la producción corriente para aumentar el stock de capital” (Mochón & Isidro, 2006, p. 5).

L. Ingresos

Entendemos por ingresos a todas las ganancias que se suman al conjunto total del presupuesto de una entidad, ya sea pública o privada, individual o grupal. En términos generales, los ingresos son los elementos tanto monetarios como no monetarios que se acumulan y que generan como consecuencia un círculo de consumo-ganancia (Gil, 2020, párr. 1).

M. Pasivo

Es una obligación presente de la entidad, surgida a raíz de sucesos pasados, al vencimiento de la cual, y para cancelarla, la entidad espera desprenderse de recursos que incorporan beneficios económicos (IFRS Foundation, 2010, p. 18)

N. Rentabilidad

“Capacidad de un bien para producir ingresos, rentas u otro tipo de utilidades y, en especial, la de un capital de producción de rentas” (Mochón & Isidro, 2006, p. 7).



O. Rentabilidad sobre activos (ROA)

“Porcentaje que mide la rentabilidad generada por los activos de una empresa mediante la relación entre el beneficio neto y los recursos propios” (Mochón & Isidro, 2006, p. 7).

P. Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)

“Porcentaje que mide los resultados económicos de una empresa calculados por la relación entre el beneficio neto y los resultados propios” (Mochón & Isidro, 2006, p. 8).

Q. Tiempo

“Dimensión física que representa la sucesión de estados por los que pasa la materia” (Real Academia Española, 2020).

R. Vehículos

“Aparato con o sin motor que se mueve sobre el suelo, en el agua o el aire y sirve para transportar cosas o personas, especialmente el de motor que circula por tierra” (Real Academia Española, 2020, párr. 1).

2.5 Formulación de Hipótesis

2.5.1 Hipótesis general

La empresa del Señor Edgar Camacho se dedica al arrendamiento operativo de vehículos sin entregar contratos de servicios, por lo que su rentabilidad peligra.

2.5.2. Hipótesis específicas

H.E.1. La empresa del Señor Edgar Camacho en la ciudad de Cusco, presenta inconvenientes a la hora de pactar el acuerdo de alquiler, garantías, tiempo y forma de pago.



H.E.2. La empresa del Señor Edgar Camacho en la ciudad de Cusco, posee una rentabilidad baja, debido a la falta de registro que genera el alquiler de sus vehículos.

2.6 Variables

2.6.1 Variables

- V1: Arrendamiento operativo
- V2: Rentabilidad económica



2.6.2 Conceptualización de las variables.

Tabla 1. *Conceptualización de las variables*

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Arrendamiento operativo	“Se trata de un acuerdo mediante el cual el arrendador conviene con el arrendatario el derecho a usar un activo durante un periodo de tiempo determinado a cambio de percibir un importante único o una serie de pagos o cuotas, sin que se trate de un arrendamiento de carácter financiero”. (Vaño, 2008, p.85)	Según el Fondo Monetario Internacional (Fondo Monetario Internacional, 2009)2009), el arrendamiento operativo se reconoce por las siguientes características: “Los activos pueden ser entregados en arrendamiento por diversos plazos de duración; el arrendatario puede renovar el contrato de arrendamiento; el arrendador a menudo tiene a su cargo el mantenimiento y reparación de los activos y el término alquiler también se utiliza para designar los montos a pagar” (p. 193).	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tiempo ○ Contrato ○ Mantenimiento y reparación ○ Pago 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tiempo de alquiler ○ Tipo de contrato ○ Tipo de garantía ○ Mantenimiento ○ Reparación ○ Forma de pago ○ Monto
Rentabilidad económica	Para Quiñónez, Gonzales, & López (2010), mide el grado de eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos económicos o activos para la obtención de beneficios (p. 24).	Para Lizcano (2004), para “comprender e identificar la forma en que se ha obtenido la rentabilidad económica, se tienen dos elementos: el ratio de margen de beneficio y el ratio de rotación de los activos” (p. 10).	<ul style="list-style-type: none"> ○ Margen de beneficio ○ Rotación de los activos 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ingresos ○ Egresos ○ Ventas netas ○ Ventas netas ○ Activo total



2.6.3 Operacionalización de variables

Tabla 2. Operacionalización de la variable

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO
Arrendamiento operativo	○ Tiempo	○ Tiempo de alquiler	○ Cuestionario
	○ Contrato	○ Tipo de contrato	○ Cuestionario
		○ Tipo de garantía	○ Cuestionario
			○ Guía de observación
	○ Mantenimiento y reparación	○ Mantenimiento	○ Cuestionario
		○ Reparación	
○ Pago	○ Forma de pago	○ Cuestionario	
		○ Monto	○ Cuestionario
			○ Guía de observación
Rentabilidad económica	○ Margen de beneficio	○ Ingresos	○ Ficha de análisis documental
		○ Egresos	
		○ Ventas netas	
	○ Rotación de los activos	○ Ventas netas	○ Ficha de análisis documental
		○ Activo total	



Capítulo III

Método de investigación

3.1 Tipo de Investigación

Las investigaciones básicas “solo buscan ampliar y profundizar el caudal de conocimientos científicos existentes acerca de la realidad” (Carrasco, 2005, p. 43). Bajo este contexto, el estudio se constituyó por teorías, que aportaron conocimientos a la realidad estudiada.

3.2 Enfoque de Investigación

El estudio tuvo un enfoque de tipo cuantitativo, puesto se utilizó “la estadística para la presentación de los resultados, teniendo como base la medición numérica y el análisis estadístico” (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 7). Asimismo, la estadística permitió cuantificar y medir la variable de estudio ya que se analizaron los resultados de las encuestas previamente aplicadas a los trabajadores de la empresa.

3.3 Diseño de Investigación

La investigación es de diseño no experimental porque no se manipulo las variables, los datos a reunir se obtuvieron de los directivos de las empresas y éstas se recolectaron en un solo tiempo. “La investigación no experimental es la que se realiza sin manipular deliberadamente las variables; lo que se hace en este tipo de investigación es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, 76).



Por otro lado, es de “tipo transversal porque la recolección de datos de ambas variables de estudio se dio en un solo momento. Con el propósito de describir las variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado” (Gómez, 2006, p. 102).

Tabla 3. *Tipo transversal*

ESTUDIO	T1
M	O

Donde:

M: Muestra

O: Observación.

3.4 Alcance de la Investigación

La presente investigación corresponde al alcance descriptivo, debido a que únicamente se describió la realidad objeto de estudio, así como sus características (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

3.5 Población y Muestra de la Investigación

3.5.1 Población

“La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población poseen una característica común, la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación” (Canahuire, Endara, & Morante, 2015, p. 76).

La población está conformada por el negocio de arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho.



3.5.2 Muestra

La muestra para la presente investigación es de tipo censal, debido a que la muestra está conformada por la misma cantidad de población. Es decir, estará conformada por los dos responsables de la administración de la empresa del Señor Edgar Camacho y los 56 clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco.

3.6 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

3.6.1 Técnicas

- **Encuesta.**- Esta técnica permitirá recolectar información de los clientes de la empresa del Señor Edgar Camacho.
- **Observación.**- Esta técnica permitirá recolectar información empresa del Señor Edgar Camacho.
- **Análisis documental.**- Técnica que permitirá recolectar información de documentos internos de la empresa del Señor Edgar Camacho.

3.6.2 Instrumentos

- **Cuestionario.**- Es el instrumento más utilizado para recolectar datos, con una lista de preguntas necesarias para medir el comportamiento de las variables de estudio.
- **Guía de observación.**- Documento necesario para medir el comportamiento de las variables de estudio de manera directa.
- **Ficha de análisis documental.**- Permitirá recolectar información financiera de la empresa del Señor Edgar Camacho.



3.7 Validez y confiabilidad de instrumentos

El instrumento fue validado, mediante un juicio de expertos, sabedores del tema en mención, así como de investigación, ellos calificaron la redacción, claridad, objetividad, suficiencia, intencionalidad, organización, consistencia y coherencia del instrumento, seguido de ello y aprobado el instrumento, los expertos colocaron su rúbrica en un documento de validación.

Por otro lado, para que el instrumento sea confiable, se hizo uso del coeficiente “alfa de Cronbach” mediante el cual se determina la relación entre ítems, indicadores, dimensiones y variables. El instrumento es confiable si α Cronbach > 0.8 , por el contrario, es negativo si α Cronbach < 0.8

3.8 Procesamiento de datos

Para la presente investigación se realizará un análisis estadístico descriptivo e inferencial, utilizando el programa SPSS-24 y el Microsoft Excel para tabular datos contables; de donde se obtendrá las tablas y figuras respectivas para cada ítem; planteando así las conclusiones y recomendaciones.



Capítulo IV

Resultados

La investigación presenta la situación actual del arrendamiento operativo y la rentabilidad económica de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018.

4.1 Resultados para el objetivo general

Para responder al objetivo general se tiene que el arrendamiento operativo se realiza de manera regular debido a que:

Respecto al tiempo de contrato de servicios de alquiler de vehículos de los clientes de la empresa del Señor Edgar Camacho es diario, por ello solo a veces los clientes reciben un contrato de servicios (53.6% de los clientes) a plazo fijo o temporal. El pago del alquiler del vehículo se realiza de manera presencial para el 98.2% de los clientes.

Asimismo, para adquirir el alquiler de uno de los vehículos de la empresa la mayoría (60.7%) de los clientes entrega como garantía un monto de dinero que solo representa el 1% del costo de un vehículo, mientras que el 23.2% de los clientes no deja ninguna garantía.

Por otra parte, en caso de entrega un contrato de alquiler el 69.6% de los clientes mencionaron que si cuenta con una cláusula que detalla la garantía entregada. Pero al observar el contenido de contrato se encontró que este no detalla específicamente aspectos de tiempo de alquiler, representación del monto de garantía por el vehículo prestado, así como la condición actual del vehículo en alquiler y las responsabilidades destinadas tanto al arrendatario como al arrendador.

Respecto al mantenimiento y reparación del vehículo se tiene que la empresa se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento (58.9%) así como de reparación para el 71.4% de los clientes encuestados.



Respecto a los riesgos que asume la empresa en cuanto al servicio prestado se tiene que un 48.2% de los taxistas que alquilaron un vehículo de la empresa tuvieron algún tipo de accidente y un 55,4% de los clientes recibieron alguna vez multas o papeletas por infracciones realizadas. Quien finalmente asumió estos gastos ocasionados fue la empresa según el 87.5% de los clientes de la empresa y solo el 12.5% de los clientes asumió este gasto.

Por otra parte, luego de recolectar la información contable se tiene:

Respecto a la rentabilidad económica, el grado de eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos económicos o activos para la obtención de beneficios, es mayor también cuando este no se encarga de cubrir los riesgos; se tiene:

CON RIESGO: RE = 27%

SIN RIESGO: RE = 31%

Asimismo, se tiene como margen operativo, en cuanto al porcentaje del margen operativo que te dice cuánto de cada sol de los ingresos se mantienen como un beneficio de la empresa:

MO sin riesgo = 75.78 %

MO con riesgo = 69.23%

Teniendo que el margen operativo es más alto cuando este no se encarga de cubrir riesgos en el proceso de prestación de servicios, lo cual lo hace más rentable.

4.2 Resultados para los objetivos específicos

Para conocer el comportamiento de la variable arrendamiento operativo en la empresa del Señor Edgar Camacho, se realizó una encuesta directamente a los clientes que alquilan vehículos para operar el servicio de taxi en la ciudad de Cusco.

A continuación, se tiene la caracterización sociodemográfica de los clientes frecuentes de la empresa en estudio:

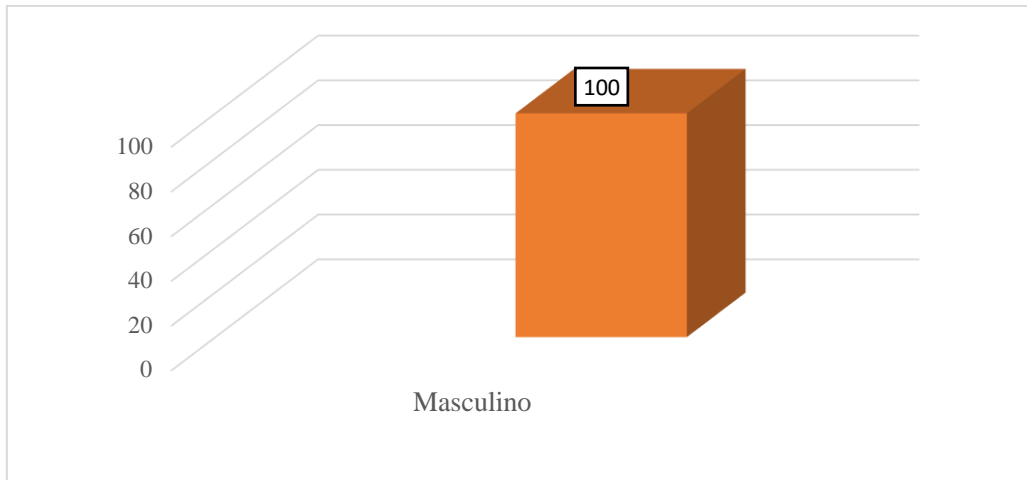


Figura 2. Sexo

Interpretación:

En la figura 2, respecto del sexo de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco, se tiene que la totalidad pertenece al género masculino. La mayoría de las personas que se dedican a la prestación de servicio de taxi son varones, debido a la cultura existente en la ciudad; en su mayoría quienes tienen la facilidad de manejar un vehículo son los varones, recientemente ya se puede observar a muchas mujeres conduciendo sus vehículos, mas no ofreciendo servicio de taxi.

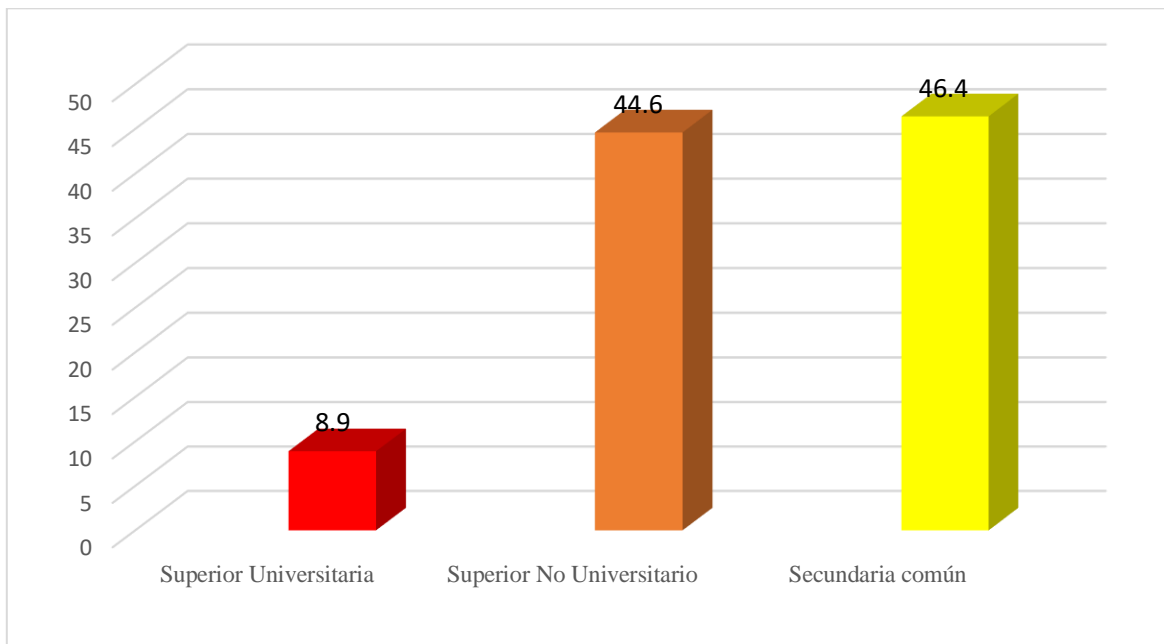


Figura 3. Grado de Instrucción

Interpretación:

En la figura 3, respecto al grado de instrucción, de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco, se tiene que el 46.4% tiene el grado de instrucción de secundaria común, así mismo el 44.6% indica que tiene superior no Universitario, finalmente el 8.9% de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco indican Superior Universitaria.

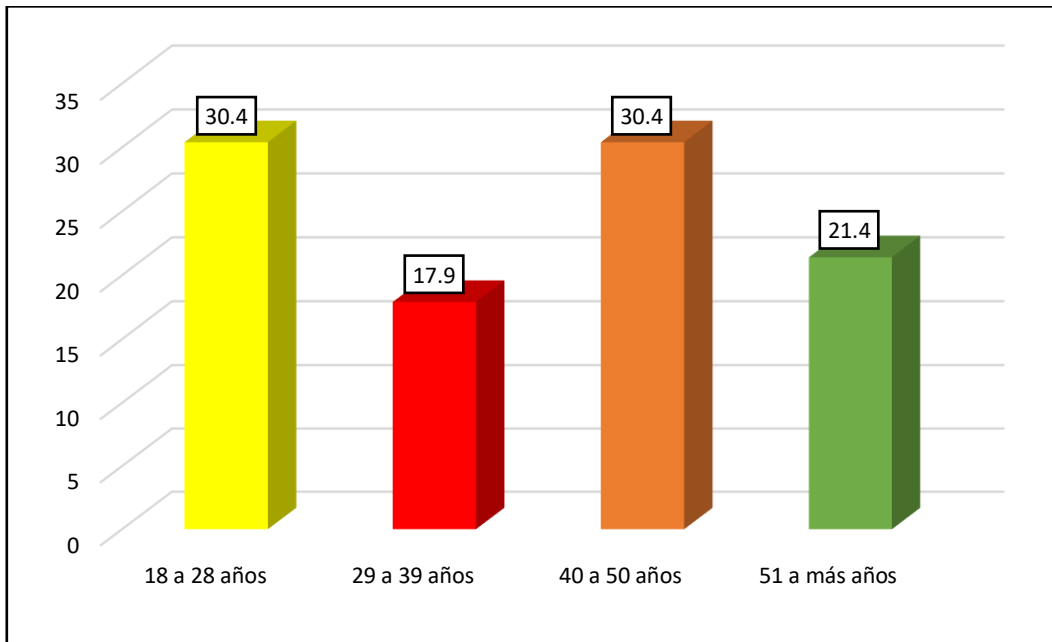


Figura 4. Edad

Interpretación:

En la figura 4, respecto a la edad de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco, se tiene que el 30.4% de los encuestados tiene de 18 a 28 años, asimismo en esta misma proporción tienen edades entre el rango de 40 a 50 años; por otra parte, el 21.4% refieren que tiene entre 51 años a más; y finalmente el 17.9% de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco indican que tienen de 29 a 39 años.

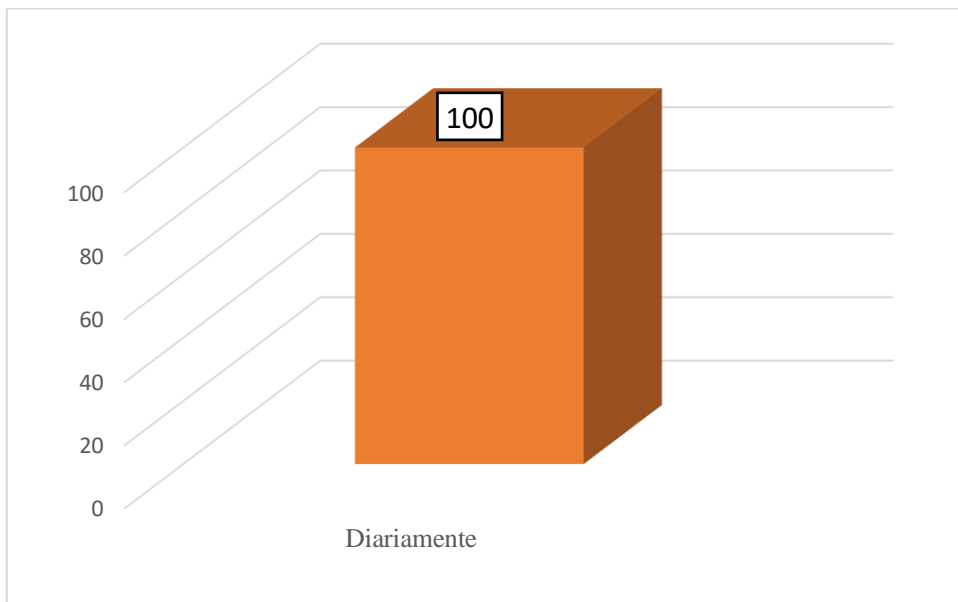


Figura 5. Tiempo que alquila

Interpretación:

En la figura 5, respecto al tiempo que se alquila los vehículos para prestar el servicio de taxi en la ciudad de Cusco, el 100% de los encuestados o taxistas mencionaron que alquilan diariamente, siendo una de sus principales fuentes de ingresos para su hogar.

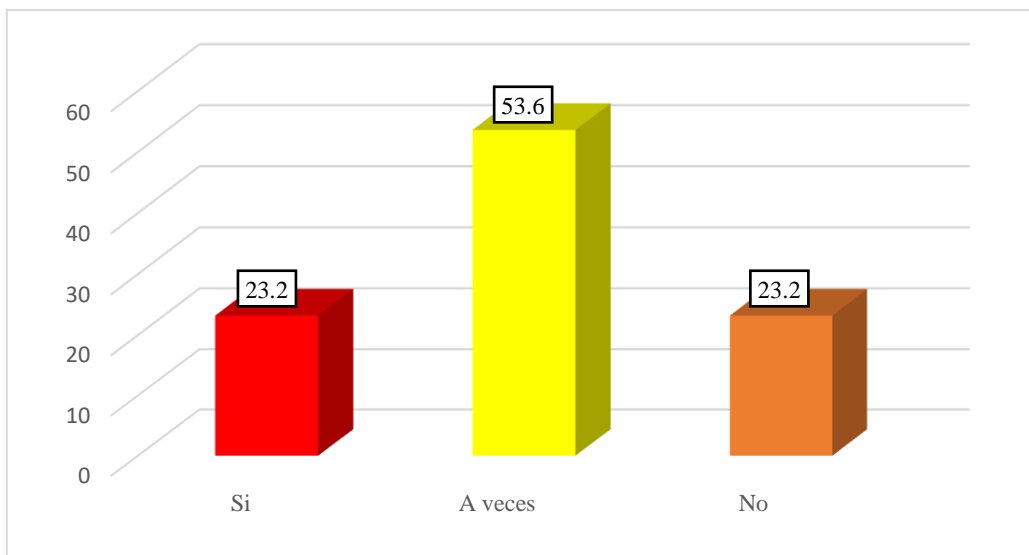


Figura 6. Recibe un contrato de servicios

Interpretación:

En la figura 6, respecto a si recibe un contrato de servicios el encuestado que presta el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene que el 53.6% indica que a veces recibe un contrato de servicio, así mismo el 23.2% indica que, si recibe un contrato de servicios, finalmente el otro 23.2% de los clientes indican que no reciben un contrato de servicios. Además, en cuanto a quienes reciben un contrato de servicios, este no es detallado, ni bien estructurado en cuanto a las obligaciones del arrendador y arrendatario.

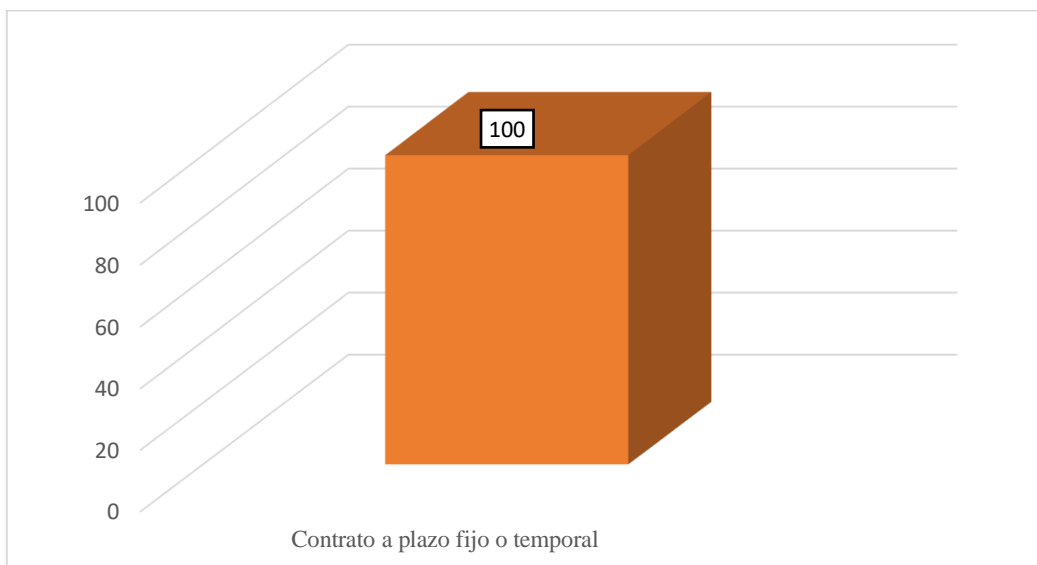


Figura 7. Tipo de contrato

Interpretación:

En la figura 7, respecto al tipo de contrato que se entrega a los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco, se tiene que la totalidad indica que tiene un contrato fijo o temporal. En este punto se puede observar que el 100% respondió, considerando que anteriormente respondieron solo el 23.2% de los encuestados que reciben un contrato.

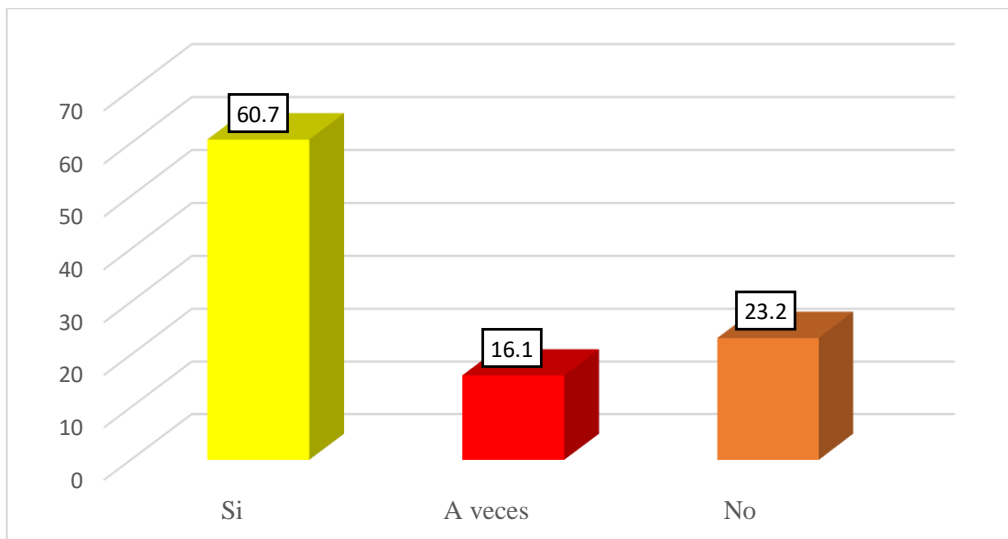


Figura 8. Entrega algún tipo de garantía

Interpretación:

En la figura 8, respecto a la entrega de algún tipo de garantía por parte de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene que el 60.7% indica que necesariamente para alquilar un vehículo entrega un tipo de garantía, así mismo el 23.2% de los encuestados menciona que no entrega algún tipo de garantía; y el otro 16.1% de los clientes indican que a veces entrega algún tipo de garantía.

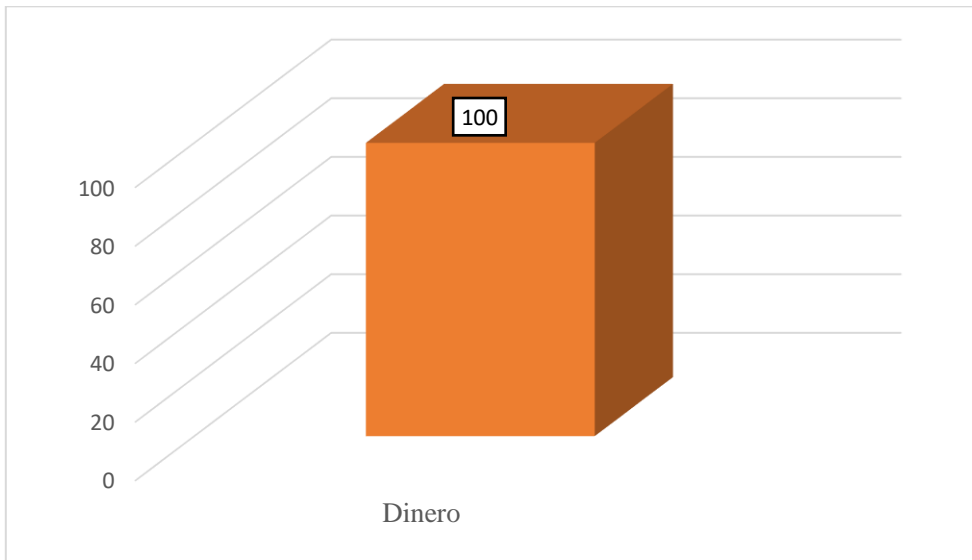


Figura 9. Qué garantía entrega

Interpretación:

En la presente figura, respecto a la garantía que entregan los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco, se tiene que el 100%, en su totalidad entrega como garantía una cantidad de dinero.

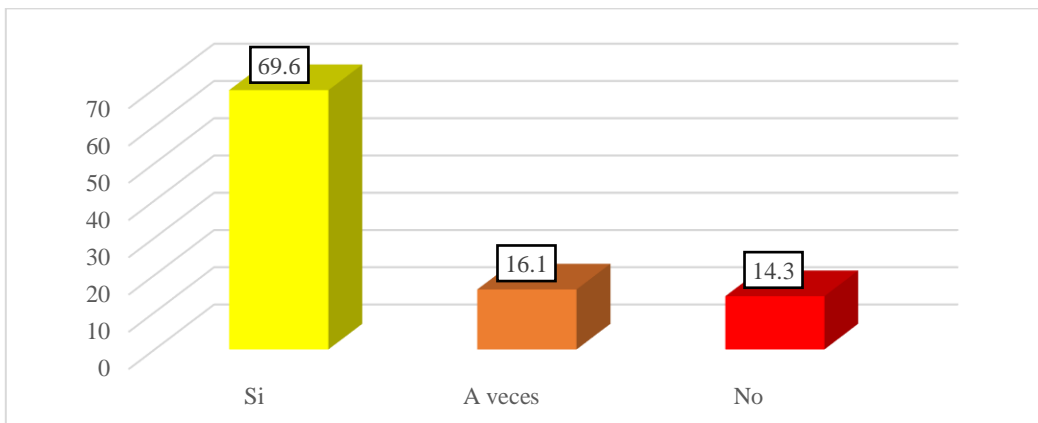


Figura 10. El contrato mantiene una cláusula para detalles de la garantía entregada

Interpretación:

En la figura 10, respecto a si el contrato que entrega la empresa a los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco, mantiene una cláusula para detallar la garantía que se



capta; se tiene que el 69.6% refiere que si mantienen una cláusula para detalles de la garantía, así mismo el 16.1% indica que no mantiene la cláusula para detalles de la garantía y el otro 14.3% de los clientes, refieren que solo a veces el contrato mantiene una cláusula para detalles de la garantía.

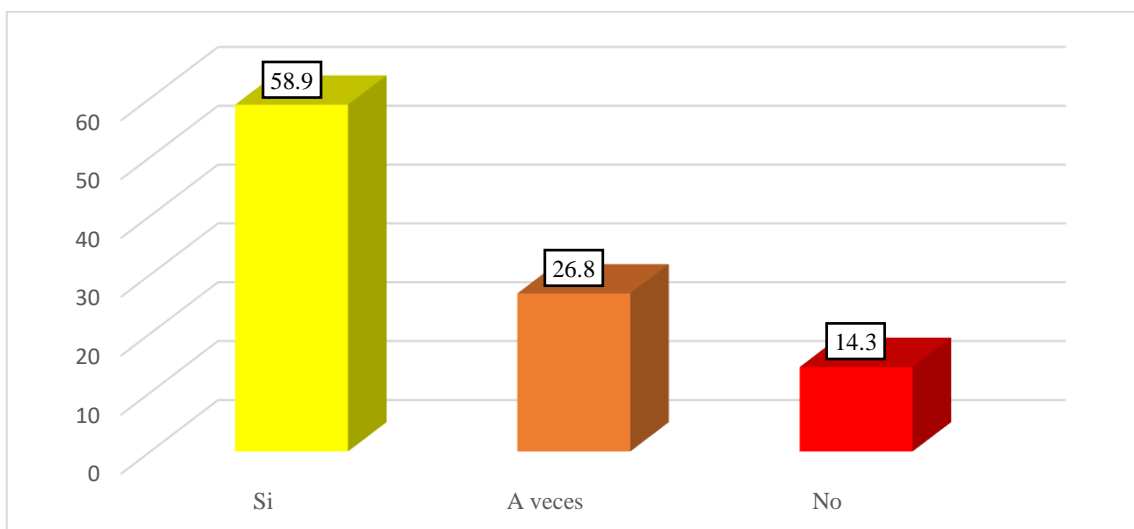


Figura 11. La empresa se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado

Interpretación:

En la figura 11, respecto a si la empresa se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado, de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene que el 58.9% refiere que la empresa si se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado, así mismo el 26.8% menciona que la empresa a veces se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado y el otro 14.3% de los clientes refieren que la empresa no se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado.

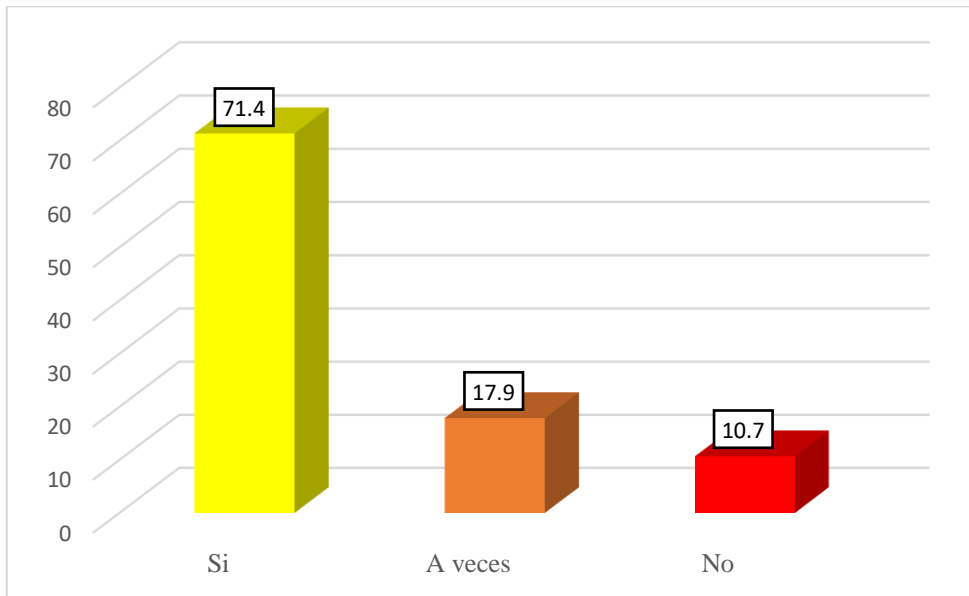


Figura 12. La empresa se encarga de cubrir los gastos de reparación

Interpretación:

En la figura 12, respecto a si la empresa se encarga de cubrir los gastos de reparación del vehículo alquilado de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene que el 71.4% indica que la empresa si se encarga de cubrir los gastos de reparación del vehículo alquilado, así mismo el 17.9% indica que la empresa a veces se encarga de cubrir los gastos de reparación del vehículo alquilado y el otro 10.7% de los clientes indican que la empresa no se encarga de cubrir los gastos de reparación del vehículo alquilado.

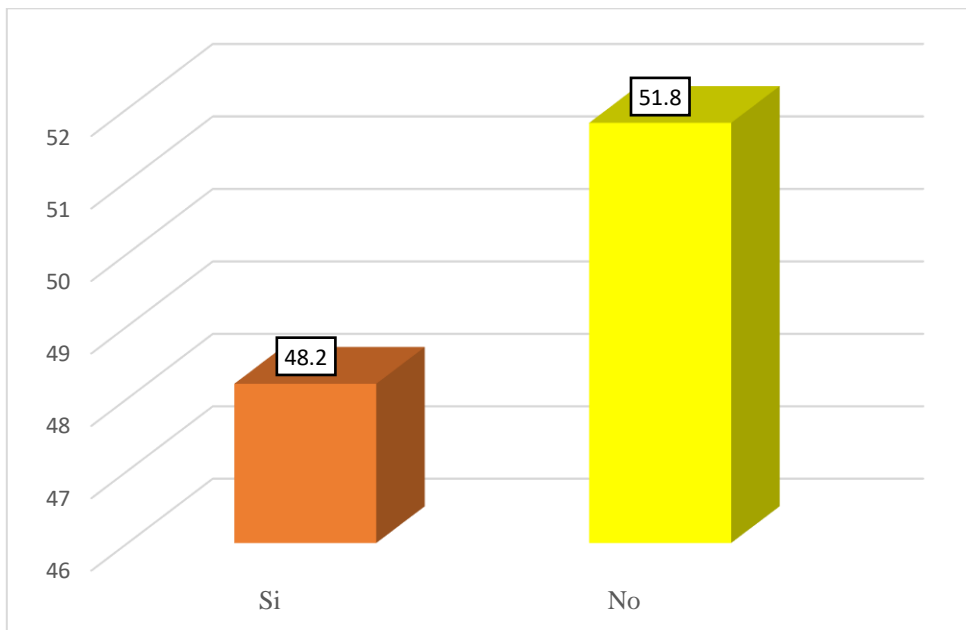


Figura 13. Alguna vez tuvo un accidente con el vehículo arrendado

Interpretación:

En la figura 13, respecto a si alguna vez tuvo un accidente con el vehículo arrendado por los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene que el 51.8% refiere que no tuvo un accidente con el vehículo arrendado y el otro 48.2% de los clientes indican que sí tuvieron un accidente con el vehículo arrendado. Se aprecia que la mayoría de los clientes alguna vez ocasionaron gastos extras para la reparación de daños al vehículo alquilado.

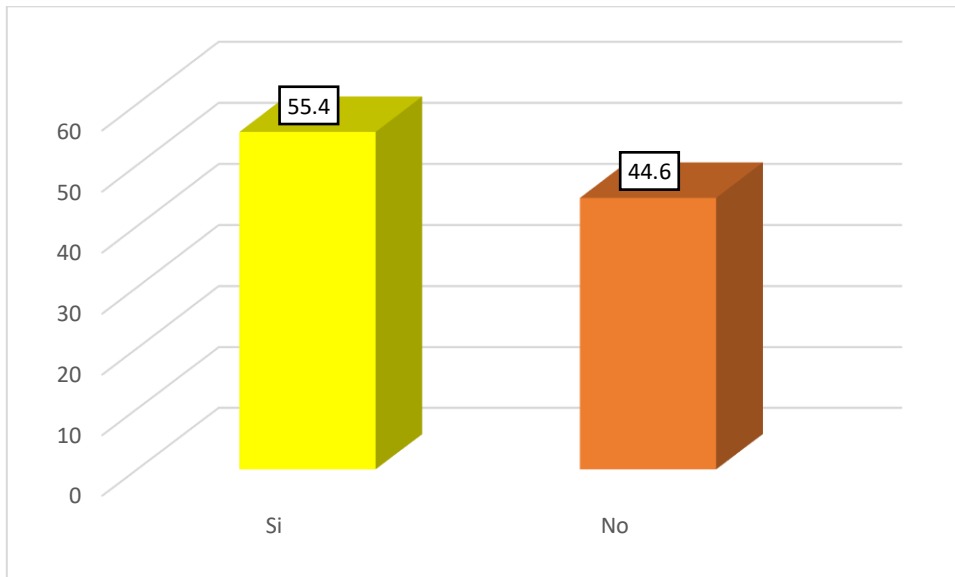


Figura 14. Alguna vez recibió multas o papeletas por infracciones realizadas

Interpretación:

Asimismo, en cuanto a la figura 14, respecto a si alguna vez recibió multas o papeletas por infracciones realizadas a los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene que el 55.4% indica que si recibió multas o papeletas por infracciones realizadas, finalmente el 44.6% de los clientes indican que no recibió multas o papeletas por infracciones realizadas.

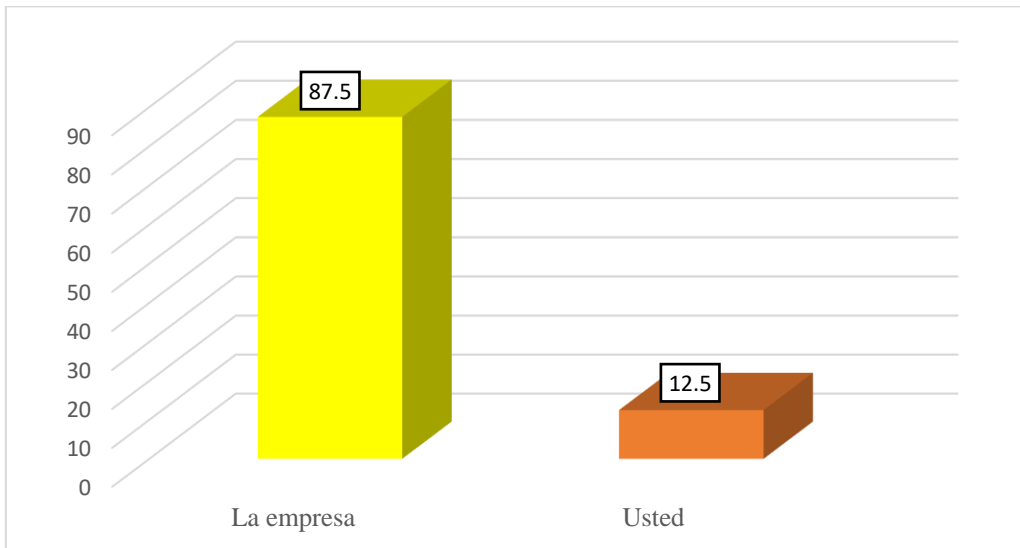


Figura 15. Quién asumió los gastos ocasionados

Interpretación:

Respecto a la figura 15, sobre quien asumió los gastos ocasionados por accidentes y multas generados por los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se observa que el 87.5% d ellos encuestados mencionan que la empresa asumió los gastos ocasionados, y solo el 12.5% de los clientes mencionaron que ellos se encargaron de asumir los gastos ocasionados.

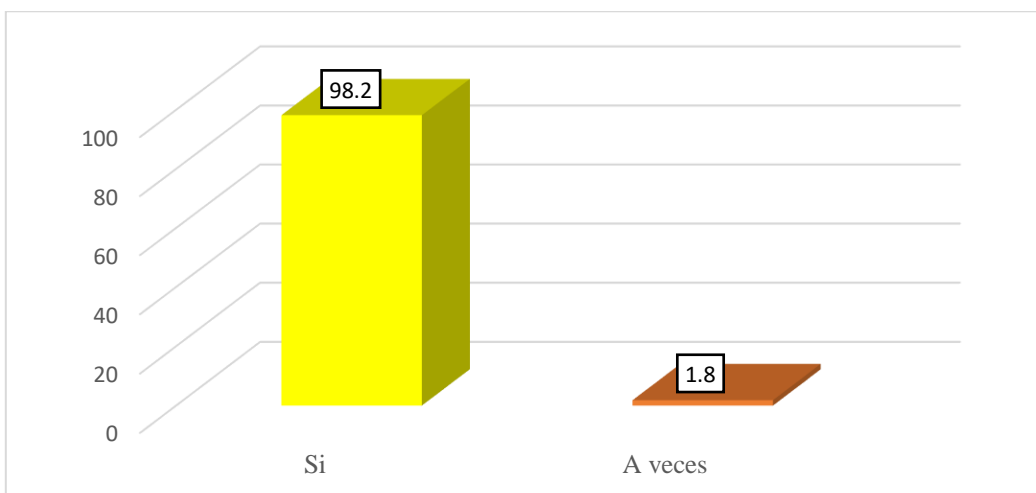


Figura 16. El pago por los servicios prestados se realiza de manera presencial

Interpretación:

En la figura 16, respecto al pago por los servicios prestados de los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene que el 98.2% indica que el pago por los servicios prestados lo realiza de manera presencial y el otro 1.8% de los clientes mencionan que solo a veces pagan de manera presencial.

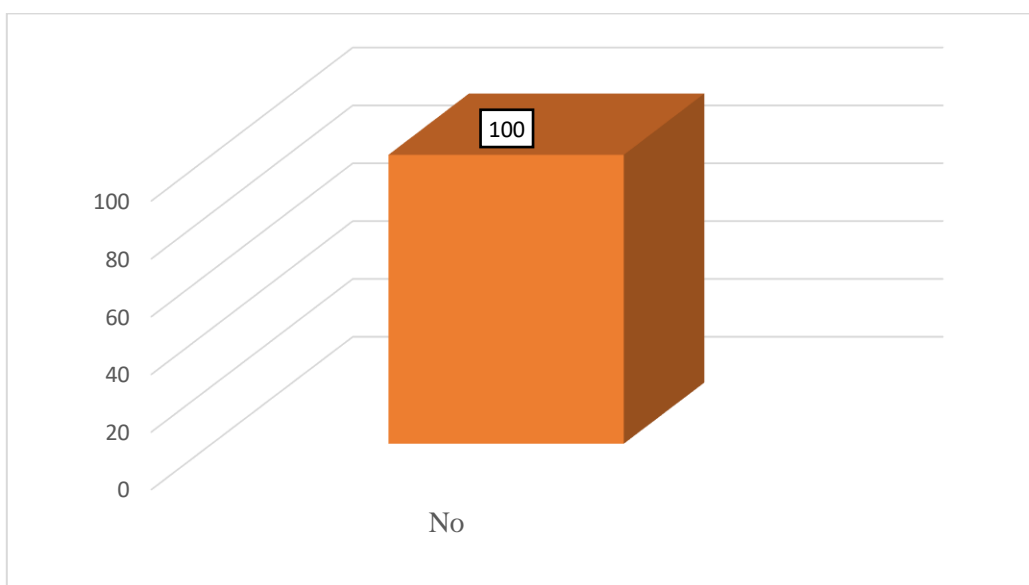


Figura 17. El monto de alquiler de servicios varía para alguna situación

Interpretación:

En la figura 17, respecto a si el monto de alquiler de servicios varía para alguna situación en los clientes que prestan el servicio de taxi en la ciudad de Cusco; se tiene la mayoría o todos los encuestados respondieron que este no varía por alguna situación que se presenta.

Asimismo, el monto promedio que se paga por alquiler diario es de S/ 46.00, mientras que el monto máximo que pagan es de S/50.00 y el monto mínimo que se paga es de S/40.00.

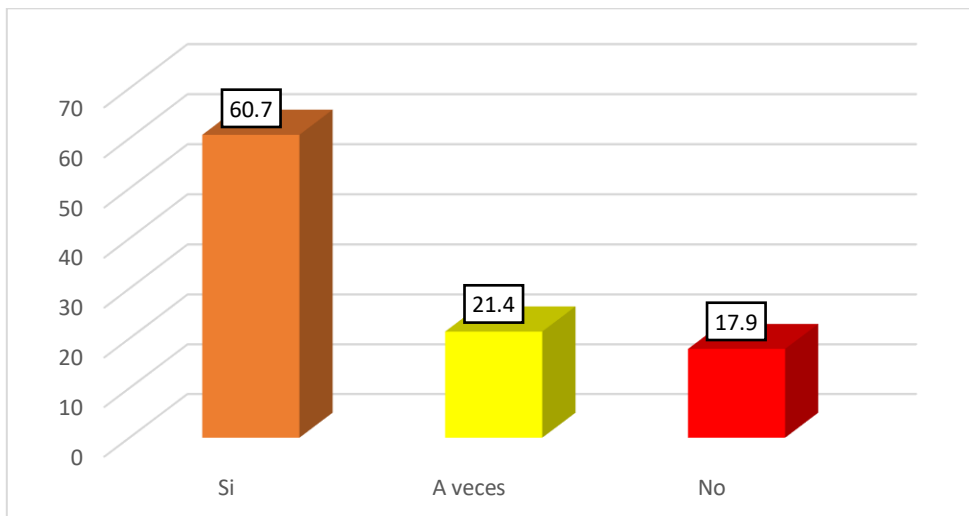


Figura 18. En el contrato se tiene una cláusula que detalle la forma, monto y excepciones de pago

Interpretación:

En la figura 18, respecto a si en el contrato cuenta con una cláusula que detalla la forma, monto y excepciones de pago; se tiene que el 60.7% indica que si en el contrato se tiene una cláusula que detalle la forma, monto y excepciones de pago, así mismo el 21.4% indica que a veces en el contrato se tiene una cláusula que detalle la forma, monto y excepciones de pago, finalmente el 17.9% de los clientes indican que en el contrato no tiene una cláusula que detalle la forma, monto y excepciones de pago.

Respecto a la variable rentabilidad económica se tiene a continuación los activos, niveles de ingresos y egresos que cuenta la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco.

Antes de hallar la rentabilidad económica, se muestra las siguientes tablas de inversión, ingresos y egresos proyectados para 5 años antes de la apertura de esta empresa:



Tabla 4. *Inversión inicial*

DETALLE	TOTAL
Inversión tangible	S/1,549,440.00
Capital de trabajo	S/17,583.00
Total	S/1,567,023.00

Se observa que la inversión inicial para una flota de 56 vehículos fue de S/1,549,440.00 (Anexos) que a la fecha se viene recuperando anualmente.

Respecto a los ingresos anuales que se tiene en promedio son de S/ 703,136.00 para el primer año, en tanto para el siguiente año es de S/699,620.00, asimismo para los siguientes años son de S/ 692,624.00 y S/682,235.00 respectivamente.

Tabla 5. *Ingresos anuales*

Variación	Ingresos anuales				
	0,5% 1% 1,5% 2%				
	Año1	Año 2	Año3	Año4	Año5
Días	292	292	292	292	292
N° vehículo	56	56	56	56	56
Precio	43	43	43	43	43
Ingresos	703136	699620	692624	682235	668590

Se observa que los ingresos en la empresa de alquiler de vehículos para el servicio de taxi, se tiene una tendencia ni creciente ni decreciente, se mantiene los niveles de ventas durante



los meses del año 1 y siguientes años. La demanda es constante y fija de 56 vehículos diariamente a un costo final de S/43.00 promedio y durante los 26 días de cada mes, logrando así un ingreso mensual promedio de S/62,608.00

A continuación, se detalla los ingresos mensuales para el año 1 y así sucesivamente:



Tabla 6. *Ingresos mensuales*

Ingresos mensuales							
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	
Días		26	24	20	26	20	28
N° vehículo		56	56	56	56	56	56
Precio		43	43	S/43	S/43	S/43	S/43
Ingresos	S/62,608.00	S/57,792.00	S/48,160.00	S/62,608.00	S/48,160.00	S/67,424.00	

Ingresos mensuales						
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
	26	26	26	20	26	24
	56	56	56	56	56	56
	S/43	S/43	S/43	S/43	S/43	S/43
S/62,608.00	S/62,608.00	S/62,608.00	S/48,160.00	S/62,608.00	S/57,792.00	

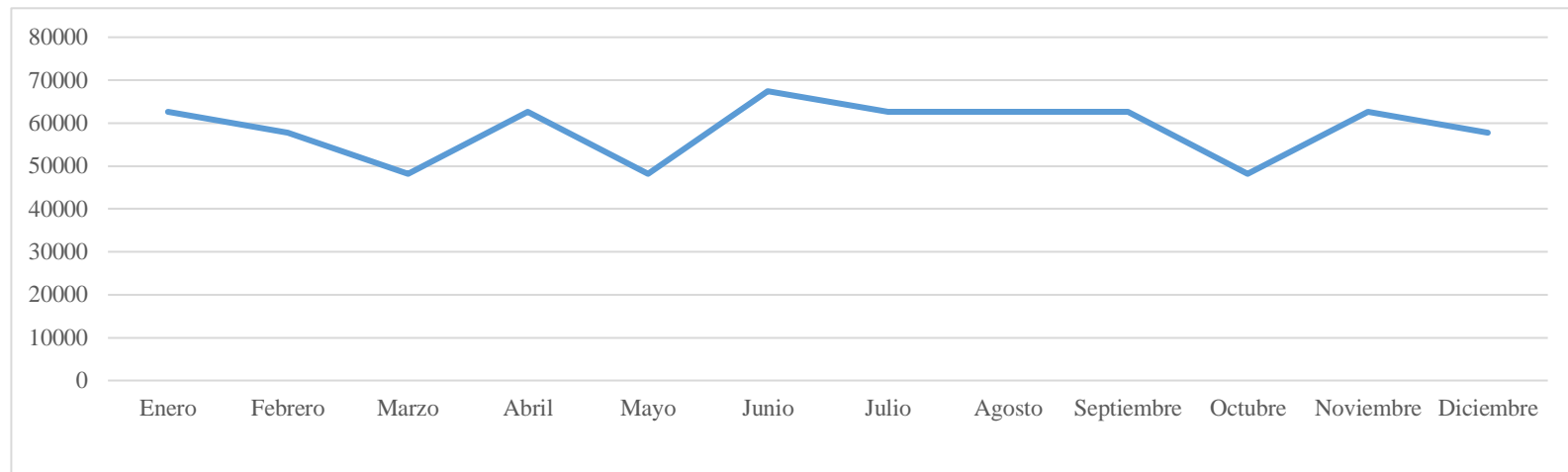


Figura 19. Ingresos mensuales



Respecto a los egresos anuales se tiene dos tipos, uno que incluye los riesgos o pérdidas que mantiene durante el año la empresa y otro donde se mantiene todos los gastos operativos principales del funcionamiento de la empresa.

Tabla 7. *Egresos con asumo de riesgo*

Egreso anual con riesgo	
Gastos administrativos	S/ 38,824.00
Mantenimiento	S/92,960.00
Infracciones o multas	S/35,773.00
Accidentes	S/6,800.00
Total egresos	S/174,357.00

Tabla 8. *Egresos sin asumo de riesgo*

Egreso anual	
Gastos administrativos	S/38,824.00
Mantenimiento	S/92,960.00
Infracciones o multas	S/0.00
Accidentes	S/0.00
Total egresos	S/131,784.00

Considerando que la empresa asume los gastos ocasionados por los clientes se tiene un monto de S/174,357.00 y en caso de que la empresa no asumiera estos gastos y se tendría bien estipulados en un contrato de servicios el monto total sería de S/131,784.00; llegando a ahorrar un monto de S/42,573.00

A continuación, se detalla los gastos generados mensualmente:



Tabla 9. Egresos mensuales

Gasto administrativo				
Cant.	Unid.	Detalle	P. Unit.	Total
1	1 mes	Luz	S/120.00	S/120.00
1	1 mes	Agua	S/35.00	S/35.00
1	1 mes	Telefono	S/76.00	S/76.00
56	1 año	SOAT	S/80.00	S/4,480.00
56	1 año	Revisión técnica	S/95.00	S/5,320.00
56	3 años	Impuesto vehicular	S/42.00	S/2,352.00
1	1 mes	Alquiler de local para relevo de vehiculos	S/1,500.00	S/1,500.00
1	Unid.	Gerente general	S/3,500.00	S/3,500.00
1	1 mes	Otros	S/200.00	S/200.00
Total				S/17,583.00

Asimismo, se muestra los gastos por mantenimiento de los 56 vehículos, que mensualmente reciben mantenimiento en lubricantes y 2 veces por año mantenimiento de llantas. Por otra parte la empresa tiene un registro de accidentes e infracciones promedio que ocurren durante el año por el que asume los gastos.



Tabla 10. *Mantenimiento, infracciones y accidentes*

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Set.	Octubre	Noviembre	Diciembre
Mantenimiento	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/22,680	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/22,680
Lubricantes	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760	S/4,760
Llantas						S/17,920						S/17,920
Infracciones o multas	S/5,478	S/2,407	S/1,660	S/1,660	S/4,482	S/1,660	S/2,407	S/1,660	S/1,328	S/4,482	S/3,071	S/5,478
M01	S/4,150				S/4,150					S/4,150		S/4,150
M03		S/2,075					S/2,075				S/2,075	
M06	S/996		S/996	S/996		S/996		S/996	S/996		S/996	S/996
G02	S/332	S/332			S/332		S/332		S/332	S/332		S/332
L05			S/664	S/664		S/664		S/664				
Accidentes	S/120	S/800	S/0	S/120	S/800	S/120	S/1,500	S/0	S/920	S/0	S/120	S/2,300
Leve	S/120			S/120		S/120			S/120		S/120	
Moderado		S/800			S/800				S/800			S/800
Grave							S/1.500					S/1,500
Total	S/10,358	S/7,967	S/6,420	S/6,540	S/10,042	S/24,460	S/8,667	S/6,420	S/7,008	S/9,242	S/7,951	S/30,458

Posteriormente se observa las tablas de los flujos de cajas para un año y 5 años asumiendo gastos adicionales que ocasionan los clientes:



Tabla 11. *Flujo de caja 1 año (Asumo de riesgos)*

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo
Saldo inicial		46,819.00	60,217.00	72,068.00	84,039.00
Ingresos					
Días	26	24	20	26	20
N° vehículo	56	56		56	56
Precio	43	43	43	43	43
Total, ingresos	S/62,608.00	S/57,792.00	S/48,160.00	S/62,60.00	S/48,160.00
Gastos administrativos	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00
Mantenimiento	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00
Infracciones o multas	S/5,478.00	S/2,407.00	S/1,660.00	S/1,660.00	S/4,482.00
Accidentes	S/120.00	S/800.00	S/0.00	S/120.00	S/800.00
Total egresos	S/15,789.00	S/13,398.00	S/11,851.00	S/11,971.00	S/15,473.00
Subtotal	S/46,819.00	S/44,394.00	S/36,309.00	S/50,637.00	S/32,687.00
Flujo de caja económico	S/46,819.00	60,217.00	72,068.00	84,039.00	99,512.00



Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
99,512.00	129,403.00	143,501.00	155,352.00	167,791.00	182,464.00	195,846.00
28	26	26	26	20	26	24
56	56	56	56	56	56	56
43	43	43	43	43	43	43
S/67,424.00	S/62,608.00	S/62,608.00	S/62,608.00	S/48,160.00	S/62,608.00	S/57,792.00
S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/14,083.00
S/22,680.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/22,680.00
S/1,660.00	S/2,407.00	S/1,660.00	S/1,328.00	S/4,482.00	S/3,071.00	S/5,478.00
S/120.00	S/1,500.00	S/0.00	S/920.00	S/0.00	S/120.00	S/2,300.00
S/29,891.00	S/14,098.00	S/11,851.00	S/12,439.00	S/14,673.00	S/13,382.00	S/9,751.00
S/37,533.00	S/48,510.00	S/50,757.00	S/50,169.00	S/33,487.00	S/49,226.00	S/48,041.00
129,403.00	143,501.00	155,352.00	167,791.00	182,464.00	195,846.00	243,887.00



Tabla 12. *Flujo de caja con riesgo*

	AÑO0	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
			0,5%	1,0%	1,5%	2,0%
Saldo inicial		-1571,783.00	-1081,504.00	-594740.68	-115,008.72	356,528.20
Ingresos						
Días	0	292	292	292	292	292
N° vehículo	0	56	56	56	56	56
Precio	S/0	S/43	S/43	S/43	S/43	S/43
Total ingresos		S/703,136	S/699,620	S/692,624	S/682,235	S/668,590
Inversión Tangible	S/1,549,440					
Gastos administrativos	S/77,324	S/77,324	S/77,324	S/77,324	S/77,324	S/77,324
Mantenimiento	S/92,960	S/92,960	S/92,960	S/92,960	S/92,960	S/92,960
Infracciones o multas	S/35,773	S/35,773	S/35,773	S/35,773	S/35,773	S/35,773
Accidentes	S/6,800	S/6,800	S/6,800	S/6,800	S/6,800	S/6,800
Total egresos	S/212,857	S/212,857	S/212,857	S/210,505	S/210,505	S/212,857
Subtotal	S/490,279	S/486,763	S/479,732	S/471,537	S/457,474	S/490,279
Flujo de caja económico	-S/1571,783.00	-1081,504.00	-594,740.68	-115,008.72	356,528.20	814,002.40

A continuación, también se observa las tablas de los flujos de cajas para un año y 5 años sin asumir gastos adicionales que ocasionan los clientes:



Tabla 13. *Flujo de caja 1 año (Sin asumo de externos)*

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo
Saldo inicial		52,417.00	62,608.00	72,799.00	82,990.00
Ingresos					
Días	26	24	20	26	20
N° vehículo	56	56	56	56	56
Precio	43	43	43	43	43
Total ingresos	S/62,608.00	S/57,792.00	S/48,160.00	S/62,608.00	S/48,160.00
Gastos administrativos	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00
Mantenimiento	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00
Infracciones o multas	0	0	0	0	0
Accidentes	0	0	0	0	0
Total egresos	S/10,191.00	S/10,191.00	S/10,191.00	S/10,191.00	S/10,191.00
Subtotal	S/52,417.00	S/47,601.00	S/37,969.00	S/52,417.00	S/37,969.00
Flujo de caja económico	S/52,417.00	62,608.00	72,799.00	82,990.00	93,181.00



Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
93,181.00	121,292.00	131,483.00	141,674.00	151,865.00	162,056.00	172,247.00	
28	26	26	26	20	26	24	292
56	56	56	56	56	56	56	56
43	43	43	43	43	43	43	43
S/67,424.00	S/62,608.00	S/62,608.00	S/62,608.00	S/48,160.00	S/62,608.00	S/57,792.00	703,136.00
S/5,431.00	S/5,431.0	S/5,431.0	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00	S/5,431.00
	0	0					
S/22,680.0	S/4,760.0	S/4,760.0	S/4,760.00	S/4,760.00	S/4,760.00	S/22,680.00	S/22,680.00
0	0	0					
S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00
S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00	S/0.00
S/27,780.0	S/9,860.0	S/9,860.0	S/9,860.00	S/9,860.00	S/9,860.00	S/28,698.00	S/27,780.00
0	0	0					
S/39,644.0	S/52,74.0	S/52,748.00	S/52,748.00	S/38,300.00	S/52,748.00	S/29,094.00	S/39,644.00
0	0	00					
S/1,593.19	S/2,119.81	S/2,119.81	S/2,119.81	S/1,539.18	S/2,119.81	S/1,169.22	S/1,593.19
S/39,313.00	S/52,417.00	S/52,417.00	S/52,417.00	S/37,969.00	S/52,417.00	S/26,126.00	S/39,313.00
121,292.00	131,483.00	141,674.00	151,865.00	162,056.00	172,247.00	203,913.00	121,292.00



Tabla 14. *Flujo de caja sin riesgo*

	AÑO 0	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5
			0,5%	1,0%	1,5%	2,0%
Saldo inicial		-1571,783.00	-1038,931.00	-509,594.68	12,710.28	526,820.20
Ingresos						
Días	0	292	292	292	292	292
N° vehículo	0	56	56	56	56	56
Precio	S/0	S/43	S/43	S/43	S/43	S/43
Total, ingresos	S/0	S/703,136	S/699,620	S/692,624	S/682,235	S/668,590
Inversión Tangible	S/1,549.440					
Gastos administrativos	S/17,583	S/77,324	S/77,324	S/77,324	S/77,324	S/77,324
Mantenimiento	S/4,760	S/92,960	S/92,960	S/92,960	S/92,960	S/92,960
Infracciones o multas	S/0	S/0	S/0	S/0	S/0	S/0
Accidentes	S/0	S/0	S/0	S/0	S/0	S/0
Total, egresos	S/1,571.783	S/170,284	S/170,284	S/170,284	S/167,932	S/167,932
Subtotal	-1571783	S/532,852	S/529,336	S/522,305	S/514,110	S/500,047
Flujo de caja económico	-1571783	-1038931	-509595	12710	526820	1026867



En las tablas anteriores se observa el flujo de caja de la empresa del Señor Edgar Camacho, donde se puede apreciar un ingreso líquido anual de S/486,763.00 para el primer año, para el segundo año se tiene S/479,732.00, tercer año S/471,537; cuarto año S/457,474.00 y para el quinto años un monto total de S/490,279.00.

Tabla 15. *Análisis VAN y TIR de la empresa del Señor Edgar Camacho*

VAN	S/ 162,978.17
TIR	15.98%

$$VAN = -1567023 + \frac{486763}{1+0.01} + \frac{479732}{(1+0.01)^2} + \frac{471537}{(1+0.01)^3} + \frac{457474}{(1+0.01)^4} + \frac{490279}{(1+0.01)^5}$$

$$VAN = 162,978.17$$

En la tabla 15, se puede apreciar el criterio de inversión de la empresa del Señor Edgar Camacho, donde el VAN expresa la rentabilidad del proyecto en número de unidades monetarias y muestra un resultado positivo mayor a cero, es decir el valor actualizado de los cobros y pagos futuros de la inversión, a la tasa de descuento elegida generará beneficios.

En cuanto a la Tasa Interna de Retorno o TIR sobre si es viable invertir, se tiene un 16% porcentaje que mide la viabilidad de la empresa, determinando la rentabilidad de los cobros y pagos actualizados generados por una inversión.

En cuanto al flujo de caja de la empresa del Señor Edgar Camacho sin asumir los gastos ocasionados por los clientes se tiene un ingreso líquido anual de S/532,850.00 para el primer año, para el segundo año se tiene S/529,336.00, tercer año S/522,305; cuarto año S/514,110.00 y para el quinto año un monto total de S/500,047.00.



Tabla 16. *Análisis VAN y TIR de la empresa del Señor Edgar Camacho sin riesgo*

VAN	S/ 942,050.37
TIR	20%

$$VAN = -1567023 + \frac{532852}{1+0.01} + \frac{529336}{(1+0.01)^2} + \frac{522305}{(1+0.01)^3} + \frac{514110}{(1+0.01)^4} + \frac{500047}{(1+0.01)^5}$$

$$VAN = 942,050.37$$

En la tabla 16, se puede apreciar el criterio de inversión de la empresa del Señor Edgar Camacho, Cusco, donde el VAN expresa la rentabilidad del proyecto en número de unidades monetarias y muestra un resultado positivo mayor a cero, es decir el valor actualizado de los cobros y pagos futuros de la inversión, a la tasa de descuento elegida generará beneficios.

En cuanto a la Tasa Interna de Retorno o TIR sobre si es viable invertir, se tiene un 20% porcentaje que mide la viabilidad de la empresa, determinando la rentabilidad de los cobros y pagos actualizados generados por una inversión.

Respecto a la medición de la rentabilidad económica, el grado de eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos económicos o activos para la obtención de beneficios; se tiene:

$$RE = \frac{UAI}{AT} \times 100$$

Donde:

RE = Rentabilidad económica

UAI = Utilidad antes de intereses e impuestos

AT = Activo total



Reemplazando CON RIESGO:

$$RE = \frac{\$435.831 \times 100}{\$1.549.440,00}$$

$$RE = 27\%$$

Reemplazando SIN RIESGO:

$$RE = \frac{\$474.888 \times 100}{\$1.549.440,00}$$

$$RE = 31\%$$

El rendimiento presenta un índice alto, indica una situación más próspera para el emprendimiento, pues la empresa contará con una mayor rentabilidad (es decir, mayores beneficios) en relación con sus activos.

Por otra parte en cuanto al margen bruto margen operativo a partir de las ventas, costos y gastos se tiene:

- * El margen operativo le da a los analistas una idea de cuánto gana una compañía (antes de intereses e impuestos) en cada dólar de ventas. En términos generales, cuanto mayor sea el margen operativo de una empresa, mejor será la compañía. Si el margen de una compañía está aumentando, está ganando más por cada dólar de ventas.

Reemplazando Margen operativo CON RIESGO:

$$MO = \frac{\text{Beneficios antes de tributos e impuestos}}{\text{Ganancias}}$$

$$MO = \frac{\$486.763}{\$703.136}$$

$$MO = 69,23\%$$



La utilidad operacional corresponde a un 69.23% de las ventas netas, esto quiere decir que por cada sol vendido se reportaron 69.23 centavos de utilidad operacional.

Reemplazando Margen operativo SIN RIESGO:

MO = Beneficios antes de tributos e impuestos

Ganancias

$$\text{MO} = \frac{\text{S}/532,852}{\text{S}/703,136}$$

$$\text{MO} = 75.78 \%$$

La utilidad operacional corresponde a un 75.78% de las ventas netas, esto quiere decir que por cada sol vendido se reportaron 75.78 centavos de utilidad operacional.



Capítulo V

Discusión

5.1. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos

Los hallazgos más importantes encontrados de acuerdo a las encuestas realizadas a los estudiantes, se tienen a continuación:

Respondiendo al objetivo principal de la investigación se tiene que:

El arrendamiento operativo está relacionado directamente con la rentabilidad económica de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018. A la fecha se dedica al alquiler o la renta de vehículos para el servicio de taxi, permitiendo a muchas personas generar su propio ingreso; ciertamente este tipo de negocio ofrece rentabilidad, pero a la fecha se muestra que la empresa no cuenta con un contrato legal que establezca cláusulas que especifiquen las obligaciones del arrendador y arrendatario; asimismo no cuenta con equipos de alta tecnología que permitan rastrear los vehículos, así como seguros que eviten cualquier tipo de robo; estos inconvenientes generan alto riesgo para la empresa, lo cual no permitirían mantener a largo plazo la rentabilidad deseada. Así como detalla la información encontrada, que contrasta alta rentabilidad, la falta de un adecuado control del arrendamiento operativo puede generar altos montos de pérdida.

En el estudio se verifico que a la fecha la empresa por la falta de un contrato legal muchas veces se responsabilice de gastos externos, generados por los clientes. Se tiene que actualmente cuenta con una rentabilidad económica de 27% y un margen operativo de 69.23%; pero si esta empresa no asumiera los gastos generados por los clientes irresponsables se tendría una



rentabilidad económica de 31% y margen operativo de 75.78%; siendo 4% mayor (RE) y 6,55% (MO).

Cuantitativamente se observa gran diferencia de cantidades que sumarían mayores tasas de rentabilidad para la empresa, sin considerar otros riesgos altamente costosos, como la pérdida de un vehículo (robo), por los que la empresa podría salir del mercado a falta de activos.

Por otra parte, se tiene resultados para los objetivos específicos:

La situación actual del arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camachociudad de Cusco es deficiente debido a que no cuenta con documentos legales que acrediten o avalen el alquiler de sus vehículos; solo a un 53.6% de los clientes se les entrega un contrato, estos sin la estructura adecuada, sin cláusulas que permitan evitar inconvenientes y hacer frente a las multas de tráfico con las que puedes encontrarte por sus clientes, así como situaciones en las que los carros sufran daños.

La empresa se responsabiliza del mantenimiento, así como de la reparación del vehículo. Finalmente se encontró que el 48.2% de los taxistas que alquilaron un vehículo de la empresa tuvieron algún tipo de accidente y un 55.4% de los clientes recibieron alguna vez multas o papeletas por infracciones realizadas.

Existe rentabilidad económica sobre el arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018, actualmente evidencia ingresos mensuales de S/62,608.00, mínimo de S/48,160.00 y máximo de S/67,424.00, debido a su demanda fija para los 56 vehículos, alcanzando anualmente un ingreso de S/486,763.00. A partir del inicio de sus operaciones, se tiene que en el 2020 logrará cubrir el monto de inversión inicial. Estos montos



altos de rentabilidad solo se lograrán alcanzar si no se tiene inconvenientes de pérdidas de activos, así como sobrecostos a la hora de responsabilizarse de daños externos.

5.2. Limitaciones

Durante la investigación se hallaron limitaciones, que pudieron superarse adecuadamente:

- Carencia de antecedentes de estudio y bibliografía pertinente para las variables de estudio; sin embargo, esto quedara para siguientes investigaciones como antecedente.
- La predisposición de tiempo de los clientes de la empresa del Señor Edgar Camacho a la hora de realizar la encuesta, por lo que se demoró más del tiempo estimado.
- La empresa del Señor Edgar Camacho en representación de su administrador, brindo información de los contenidos que a ellos les parecía pertinente revelar, más no algunas informaciones necesarias para la investigación que se fortaleció con la información de los mismos clientes.

5.3. Comparación con la literatura existente

El marco teórico de la presente investigación, sustenta, respalda la literatura y teorías planteadas, se encuentran desarrolladas en concordancia con las variables; Arrendamiento operativo y rentabilidad económica, las dimensiones, los indicadores, las teorías son efectuadas con el respaldo y están en estrecha relación con el desarrollo de la presente investigación.

- Maldonado (2011), refiere en su investigación:



Que el segmento elegido muestra dos características ante un alquiler, muchas veces los agentes de renta piensan que este servicio es caro para dicho mercado, pero los clientes que ya han adquirido este servicio lo catalogan como accesible y regular. Además, este servicio permitirá entregar herramientas de trabajo a distintas personas dedicadas a este rubro. Por lo que este servicio de arrendamiento vehicular, es una buena opción para muchos trabajadores en este rubro; pero puede que muchas veces no sea rentable para quien lo alquila. Esto dependería del proceso de alquiler que se realice, aplicando medidas preventivas y de cuidado de los principales activos.

- Según el autor Villalobos, Lalo en su trabajo de investigación que se titula: “El arrendamiento financiero y su influencia en la rentabilidad de las empresas de servicio de transporte del Perú: caso empresa Halcón S.A.C. Trujillo, 2016”, mencionó que el arrendamiento financiero tiene influencia positiva en la rentabilidad de la empresa, ya que al momento de implementar las medidas en la empresa de forma organizada, mediante contratos que sirvió para realizar un control adecuado del área contable y tributario, además de mejorar la calidad de servicio para satisfacer a las necesidades de los clientes. Realizando una comparación crítica se aprecia que tiene semejanza con la presente investigación ya que actualmente la empresa no hace uso de contratos como medio para realizar los alquileres de los automóviles, en este sentido la organización no cuenta con un control de sus estados financieros y existen desperfectos al momento de la devolución del vehículo que por no estar estipulado en un documento le genera más problemas a la empresa y además de la baja productividad en el mercado.



- Según lo enuncia Andrade, Cristina en su trabajo de investigación titulado: “La producción y la rentabilidad de la empresa de construcciones y hormigones Ecohormigones Cía. Ltda” sostuvo que la rentabilidad se ve afectada por factores como mala organización y dirección de los procesos dentro de la organización, por lo que al ser modificada este tipo de factores al concluir su investigación se evidencio una mejora del caso, por ende realizando una comparación critica se aprecia que esta es una de las principales semejanzas con el trabajo realizado en el cual se indica que existe un inadecuado manejo en la información, ingresos, costos, entre otros por parte de los inversionistas lo que evidencia debilidad para el sostenimiento del negocio.

5.4. Implicancias del estudio

El alquiler o la renta de vehículos permiten a las personas usar un medio de transporte por un tiempo determinado, así como puede ser generador de otros ingresos, como es el caso de los taxistas. Lo que propone su productividad, se basa en la posibilidad de acceder a ello, pues muchas personas no pueden alcanzar a comprar este vehículo por su alto costo. Este tipo de negocios ofrece rentabilidad, como en el caso de la empresa del Señor Edgar Camacho, debido al crecimiento de la demanda sobre los consumidores. Este negocio de alquiler, centra su labor en la renta de unidades de autos por un tiempo acordado entre la agencia y el cliente, cuyas indicaciones varían de acuerdo a las necesidades y las preferencias.



Conclusiones

1. El arrendamiento operativo en la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018 es deficiente y al estar relacionada directamente con la rentabilidad económica tiene un efecto negativo en ella. Todo contrato legal por arrendamiento permite el incremento de ingresos, así como la generación de utilidades y a su vez genera ventajas fiscales y financieras. Sin embargo, la empresa no cuenta con un contrato legal que de soporte al arrendamiento, el cual está relacionado directamente con la baja percepción de ingresos estimados; y así lo sustentan los resultados puesto que si la empresa no correría riesgos su rentabilidad económica sería de 31% con un margen operativo de 69.23%. pero si ocurre lo contrario solo percibiría una rentabilidad económica de 27% y un margen operativo de 75.78%. No olvidar que los riesgos que se asume en la proyección son mínimos, no involucra el costo por robo o pérdida de vehículo entre otros, a los que si esta propenso.
2. Las herramientas financieras como el VAN y el TIR facilitaron el análisis de los beneficios que se obtendrán, mediante una comparación; en este sentido, si la empresa no corre ningún riesgo obtendría un VAN de S/ 942.050,37 y un TIR de 20%. Por otro lado, si la empresa corre riesgos el VAN sería de S/ 162,978.17 y el TIR sería igual al 15.98% y dichas diferencias se deben a la aplicación de un contrato que afiance el arrendamiento.
3. El arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018 es deficiente debido a que solo entregan al 53.6% de los clientes contratos informales y al otro 46.4% de los clientes no. Esto genera que muchos de



los clientes evadan responsabilidades y no asuman daños o perjuicios ocasionados una vez alquilado el vehículo.



Recomendaciones

1. Se recomienda a la empresa de renta de vehículos del Señor Edgar Camacho, realizar el contrato de arrendamiento en forma permanente, ya que se ha evidenciado que la entrega de contratos acrecienta los ingresos y las utilidades. Asimismo, los documentos deben de especificar las responsabilidades y obligaciones que deben de asumir los arrendatarios en caso de algún accidente, robo o una multa.
2. Realizar contratos de arrendamiento operativo, le permite a la empresa renovar sus activos fijos, pues este les facilita el acceso a diversas formas de financiamiento externo, con mayores beneficios.
3. Se recomienda el uso del VAN y TIR para evaluar los futuros ingresos que pueden obtener si corren o no riesgos durante el arrendamiento y así tomar decisiones financieras que beneficien a la empresa.
4. Se recomienda a la empresa del Señor Edgar Camacho hacer una inversión en sistema de GPS vehicular localizador, pues a través de este sistema se podrá conocer la ubicación exacta de los vehículos alquilados y este debe aplicarse a toda la flota de vehículos puestos a disposición, principalmente por el riesgo de robo, pérdida o estafa, al que se ve expuesta la empresa.



Referencias Bibliográficas

- Acuña, R., & Cristanto, L. (2016). Análisis de la rentabilidad económica y social de la producción de huevos de codornices de la ciudad de Chiclayo. (*Tesis de pregrado*). Universidad Señor de Sipán, Pimentel, Chiclayo, Perú. Obtenido de http://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/2251/TESIS_ORIGINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Alva, M. (2012). El Impuesto a la Renta y las teorías que determinan su afectación. *Actualidad Empresarial N° 249* , 1-30.
- Análisis Tributario. (enero de 2019). *Ley del Impuesto a la Renta*. Obtenido de aele.com: http://www.aele.com/descargas/LEY_DEL_IMPUESTO_A_LA_RENTA_AELE_EDICI%C3%93N_ENERO_2019.pdf
- Andrade, C. (2011). *La Producción y la Rentabilidad de la Empresa de Construcciones y Hormigones ECOHORMIGONES Cía. Ltda., en el año 2010 (tesis pregrado)*. Universidad Técnica de Ambato, Ecuador.
- Apaza, M. (2010). *Consultor Financiero*. Lima: Instituto Pacífico S.A.C.
- Arguedas, R., & Gonzalez, J. (2016). *Finanzas empresariales*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces.
- Arias, F. (2006). *El Proyecto de Investigación*. Caracas: Episteme.
- Arias, M. (8 de noviembre de 2016). *Sistema Tributario Nacional*. Obtenido de sistematributarioperuano.blogspot.com:



http://sistematributarioperuano.blogspot.com/2016/11/sistema-tributario-nacional_8.html

Barnat, R. (mayo de 2016). *Strategic Management: Formulation and Implementation*. Obtenido de <http://www.introduction-to-management.24xls.com/es121>

Campos, B. (2013). *Análisis de la rentabilidad económica de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Puno, 2013 (tesis pregrado)*. Universidad Nacional del Altiplano, Puno.

Canahuire, E., Endara, F., & Morante, E. (2015). *¿Como hacer la tesis universitaria?* Cusco: Colorgraf S.R.L.

Carrasco Diaz, S. (2005). *Metodología de la investigación científica*. Lima: San Marcos.

Congreso de la República . (26 de mayo de 2006). *Ley orgánica de municipalidades* . Obtenido de <ftp://ftp2.minsa.gob.pe/descargas/ogac/normas/politica/Ley27972LOM.pdf>

Decreto Legislativo N° 776. (30 de diciembre de 1993). *Ley de Tributación Municipal*. Obtenido de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9FB09CDC75082094052581560074771E/\\$FILE/2.Ley_de_Tributaci%C3%B3n_Municipal.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/9FB09CDC75082094052581560074771E/$FILE/2.Ley_de_Tributaci%C3%B3n_Municipal.pdf)

Decreto Supremo N° 058-2003-MTC. (7 de octubre de 2003). *Aprueban el Reglamento Nacional de Vehículos*. Obtenido de [mtc.gob.pe: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_70.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_70.pdf)



Decreto Supremo N°017-2009-MTC. (21 de abril de 2009). *Aprueban reglamento nacional de administración de transporte*. Obtenido de [sutran.gob.pe](http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/ds_016-2009-mtc.pdf): http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/ds_016-2009-mtc.pdf

Decreto Supremo N°122-94-EF. (19 de setiembre de 1994). *Reglamento de la Ley del Impuesto a la Renta*. Obtenido de [oas.org](http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic3_per_ds122.pdf): http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic3_per_ds122.pdf

El Peruano. (22 de abril de 2009). *Decreto supremo N° 017-2009-MTC*. Obtenido de Reglamento Nacional de Administración de Transporte: [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20\(actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20(actualizado%2004.01.2017).pdf)

El Peruano. (28 de Diciembre de 2017). Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. *El Peruano* .

Fernandez, Y. (2009). El Arrendamiento Financiero y Operativo. *Dialnet* , 243-261.

Flores, J. (2003). *Gestión Financiera*. Lima: Centro de especialización en contabilidad y finanzas e.i.r.l.

Fondo Monetario Internacional. (2014). *Guía de compilación del MBP6 - Manual de balanza de pagos y posición de Inversión Internacional*. Washington, EE. UU.: Fondo Monetario Internacional.

Fondo Monetario Internacional. (2009). *Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional*. Washington: Fondo Monetario Internacional.



Gastenpreza. (16 de Marzo de 2016). *¿Qué es y en qué consiste un contrato de prestación de .*

Obtenido de <https://gaztenpresa.org/es/categorias-del-blog/legal-yeconomico/que-es-en-que-consiste-contrato-de-prestacion-de-servicios/>

Gil, S. (2020). *Ingreso*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/ingreso.html>

Haime, L. (2003). *El Arrendamiento Financiero*. México: ICEF.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill Education.

Herrea, Y. (21 de agosto de 2018). *Costeo de absorción y costeo variable en contabilidad*.

Obtenido de blog.nubox.com: <https://blog.nubox.com/contadores/costeo-de-absorcion>

Hirache, L. (2011). *Arrendamiento financiero o leasing - NIC 17 Arrendamientos*. Lima: Instituto Pacífico. Obtenido de http://www.aempresarial.com/web/revitem/5_12584_97804.pdf

Horngren, C., Sundem, G., & Elliott, J. (2000). *Introducción a la contabilidad financiera*. México: Pearson Educación.

Hoyos, Á. (2017). *Contabilidad de Costos I. Manual autoinformativo*. Huancayo: Universidad Continental. Obtenido de repositorio.continental.edu.pe.

IFRS Foundation. (setiembre de 2010). *El marco conceptual para la información financiera*. Obtenido de [mef.gob.pe](https://www.mef.gob.pe): https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/vigentes/niif/marco_conceptual_financiera2014.pdf



- Ley N° 27181. (13 de abril de 2015). *Ley general de transporte y tránsito terrestre*. Obtenido de mtc.gob.pe: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf
- Lizcano, J. (2004). *Rentabilidad empresarial*. Madrid: Cámaras de Comercio. Servicios de Estudios.
- Maldonado, A. (2011). Análisis del mercado para las empresas de alquiler de vehículos en el sector individual nacional de la ciudad capital de Guatemala” (pregrado) presentada ante la ., (*Tesis pregrado*). Universidad del Istmo, Guatemala.
- Mallo, C., & Pulido, A. (2008). *Contabilidad financiera. un enfoque actual*. Madrid: Cengage Learning Edición Paraninfo S.A.
- Mi propio jefe. (3 de enero de 2019). *6 conceptos claves de empresa, según expertos*. Obtenido de <https://mipropiojefe.com/6-conceptos-clave-empresa-segun-expertos/>
- Ministerio de Justicia. (13 de abril de 2015). *Decreto Supremo N° 058-2003-MTC*. Obtenido de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1957.pdf
- Mochón, F., & Isidro, R. (2006). *Diccionario de Terminos Financieros y de inversion*. Bogota: MC Graw Hill.
- Monterroso, D., & Zevallos, P. (2016). Factores de la Evasion del Impuesto a la Renta de Primera Categoría del Servicio de Taxi en la Ciudad del Cusco-Periodo 2015. (*Tesis Pregrado*). Universidad Andina del Cusco, Cusco.
- NIIF. (2016). *El Marco Conceptual para la Información Financiera*. Lima, Lima, Perú: IFRS Foundation.



Ordenanza Municipal N° 35-2017-MPC. (23 de noviembre de 2017). *Fe de erratas*. Obtenido de [cusco.gob.pe: https://www.cusco.gob.pe/wp-content/uploads/transparencia/2017/O.M.2017/O.M.035-2017_Fe%20de%20Erratas.pdf](https://www.cusco.gob.pe/content/uploads/transparencia/2017/O.M.2017/O.M.035-2017_Fe%20de%20Erratas.pdf)

Parraga, V., & Zhuma, N. (2012). *Análisis financiero de la rentabilidad que alcanza la ferretería y pinturas comercial unidas por la obtención de préstamos, 2012 (tesis pregrado)*. Universidad Estatal de Milagro, Ecuador.

Pedrosa, S. (Enero de 2019). *Gasto*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/gasto.html#:~:text=Como%20ejemplo%2C%20podemos%20decir%20que,pago%20cuando%20hagamos%20efectiva%20la>

Quiñónez, D., Gonzales, N., & Lopez, P. (2010). *Metodo De Costeo Tradicionales*. Obtenido de http://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/uss/2251/TESIS_ORIGINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Real Academia Española. (2020). *Alquiler*. Obtenido de RAE: <https://dle.rae.es/alquiler>

Retes, L. (2015). Nivel de satisfaccion sobre el Servicio de Alquiler de Automoviles de Turistas Extranjeros en una Empresa Privada de Lima. *(Tesis Pregrado)*. Universidad san Ignacio de Loyola, http://repositorio.usil.edu.pe/bitstream/123456789/1835/2/2015_Retes.pdf.

Roldán, P. (2020). *Garantía*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/garantia.html>



Román, P. (setiembre de 2010). *Rentas de primera categoría*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/356644433/renta-1ra-categ>

Román, P. (2010). Rentas de Primera Categoría. *Actualidad Empresarial*, N° 215 , 15-17.

Saavedra, R. (2013). Una visión comparada de la definición del contrato. *Revista ius et veritas*, 46-203.

Sampieri, R. H. (2006). *Metodología de la Investigación*. Mexico D.F.: Mc Graw Hill.

Sánchez, J. (15 de abril de 2018). *Gerencia Estratégica en el Siglo XXI*. Obtenido de Fundación Gerencia Estratégica: www.estrategica.org

Sánchez, J. (junio de 2020). *Arrendamiento*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/arrendamiento.html>

Small world. (18 de mayo de 2015). *¿Qué formas de pago existen?* . Obtenido de <https://www.smallworldfs.com/es/blog/que-formas-de-pago-existen>

SUNAT. (01 de diciembre de 2016). *Decreto supremo N.º 179-2004-EF*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/renta/ley/fdetalle.htm>

Sunat. (30 de diciembre de 2018). *Decreto supremo N° 122-94-EF*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/renta/regla/>

SUNAT. (noviembre de 2018). *Sistema tributario Nacional*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/sistematributario.html>



TodoAutos. (12 de noviembre de 2017). *El boom del mercado de alquiler de autos en Perú.*

Obtenido de <http://www.todoautos.com.pe/portal/autos/200-especiales/4720-alquiler-autos-peru>

Torres , J., & 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 (tesis pregrado).* Unievrnsidad Central de Ecuador, Puerto Ayora.

Vañó, R. (2008). *Aplicación práctica del Plan General de Contabilidad de pequeñas y medianas* . España: Lex Nova.

Villalobos, L. (2017). *El arrendamiento financiero y su influencia en la rentabilidad de las empresas de servicio de transporte del Perú: caso empresa Halcón S.A.C. Trujillo, 2016 (tesis pregrado).* Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, Trujillo.

Westreicher, G. (2020). *Arrendamiento operativo.* Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/arrendamiento-operativo.html#:~:text=El%20arrendamiento%20operativo%20es%20una,asemeja%20mucho%20al%20alquiler%20com%C3%BAAn>.

Whetten, D. A., & Cameron, K. S. (2011). *Desarrollo de habilidades directivas* . México: Pearson Educación de Mexico.



ANEXOS



Anexo1. Matriz de consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Arrendamiento operativo	- Tiempo	- Tiempo de alquiler	Tipo de investigación: Básica Enfoque de investigación: Cuantitativo Diseño de investigación: No experimental
¿Cómo es el arrendamiento operativo y la rentabilidad económica de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018?	Conocer la situación actual del arrendamiento operativo y la rentabilidad económica de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018.	La empresa del Señor Edgar Camacho se dedica al arrendamiento operativo de vehículos sin entregar contratos de servicios, por lo que su rentabilidad peligra.		- Contrato	- Tipo de contrato - Tipo de garantía	
				- Mantenimiento y reparación	- Mantenimiento - Reparación	
				- Pago	- Forma de pago - Monto	
Problema Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicos	Rentabilidad económica	- Margen de beneficio	- Ingresos - Egresos - Ventas netas	Nivel o Alcance de investigación: Descriptivo Población: Negocio de arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho. Muestra: dos responsables de la administración de empresa del Señor Edgar Camacho se y los 56 clientes que prestan el servicio.
P.E.1. ¿Cómo se realiza el arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018? P.E.2. ¿Cuál es la rentabilidad económica del arrendamiento operativo de la empresa Taxi empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018?	O.E.1. Conocer la situación actual del arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018. O.E.2. Conocer la rentabilidad económica del arrendamiento operativo de la empresa del Señor Edgar Camacho, ciudad de Cusco, 2018.	H.E.1. La empresa del Señor Edgar Camacho en la ciudad de Cusco, presenta inconvenientes a la hora de pactar el acuerdo de alquiler, garantías, tiempo y forma de pago. H.E.2. La empresa del Señor Edgar Camacho en la ciudad de Cusco, posee una rentabilidad baja, debido a la falta de registro que genera el alquiler de sus vehículos.		- Rotación de los activos	- Ventas netas - Activo total	



					Técnicas de investigación: Encuesta, observación y análisis documental.
					Instrumento de investigación: Cuestionario, Guía de observación Ficha de análisis documental



Anexo 2. Matriz del instrumento para la recolección de datos

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO	ÍTEMES
Arrendamiento operativo	- Tiempo	Tiempo de alquiler	Cuestionario	1. ¿Generalmente por cuanto tiempo alquila un vehículo?
	- Contrato	Tipo de contrato Tipo de garantía	Cuestionario Guía de observación	2. ¿Ud. recibe un contrato de servicios a la hora de alquilar un vehículo?
				3. ¿Qué tipo de contrato mantiene?
				4. ¿Entrega algún tipo de garantía por el vehículo alquilado?
	- Mantenimiento y reparación	Mantenimiento Reparación	Cuestionario Guía de observación	5. ¿Qué garantía entrega?
				6. ¿El contrato mantiene una cláusula para detalles de la garantía entregada?
				7. ¿La empresa se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado?
8. ¿La empresa se encarga de cubrir los gastos de reparación del vehículo alquilado?				
- Pago	Forma de pago	Cuestionario Guía de observación	9. ¿Alguna vez tuvo un accidente con el vehículo arrendado?	
			10. ¿Quién asumió los gastos ocasionados por este accidente?	
			11. ¿Alguna vez recibió multas o papeletas por infracciones realizadas?	
- Pago	Monto	Cuestionario	12. ¿El pago por los servicios prestados se realiza de manera presencial?	
			13. ¿El monto a pagar de alquiler de servicios varía para alguna situación?	
Rentabilidad económica	Margen de beneficio	o Ingresos o Egresos	Ficha de análisis documental	14. ¿Cuál es el monto de alquiler que paga por día?
				15. ¿En el contrato se tiene una cláusula que detalle la forma, monto y excepciones de pago?
				16. Ingresos
				17. Egresos



		○ Ventas netas		18. Ventas netas
	Rotación de los activos	○ Ventas netas ○ Activo total	Ficha de análisis documental	19. Activo total



Anexo 3. Instrumentos

UNIVERSIDAD ANDINA DE CUSCO ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

TÍTULO: “ARRENDAMIENTO OPERATIVO Y LA RENTABILIDAD ECONÓMICA DE LA EMPRESA DEL SEÑOR EDGAR CAMACHO, CIUDAD DE CUSCO, 2018”

I. INFORMACIÓN GENERAL

1. Sexo:

- a) Masculino
- b) Femenino

3. Grado de Instrucción:

- a) Superior Universitaria
- b) Superior No Universitaria
- c) Secundaria Técnica
- d) Secundaria Común
- e) Primaria
- f) Ninguno

4 Edad

- a) Menor a 18 años
- b) 18 a 28 años
- c) 29 a 39 años
- d) 40 a 50 años
- e) 51 a más años

5 ¿Generalmente por cuanto tiempo alquila un vehículo?

- a) Diariamente
- b) Interdiario
- c) Semanalmente
- d) Mensualmente



- e) Otros.....
- 6 ¿Ud. recibe un contrato de servicios a la hora de alquilar un vehículo?**
- a) Si
 - b) A veces
 - c) No
- 7 ¿Qué tipo de contrato mantiene?**
- a) Contrato a plazo fijo o temporal
 - b) Contrato a tiempo parcial
- 8 ¿Entrega algún tipo de garantía por el vehículo alquilado?**
- a) Si
 - b) A veces
 - c) No
- 9 ¿Qué garantía entrega?**
-
- 10 ¿El contrato mantiene una cláusula para detalles de la garantía entregada?**
- a) Si
 - b) A veces
 - c) No
- 11 ¿La empresa se encarga de cubrir los gastos de mantenimiento del vehículo alquilado?**
- a) Si
 - b) A veces
 - c) No
- 12 ¿La empresa se encarga de cubrir los gastos de reparación del vehículo alquilado?**
- a) Si
 - b) A veces
 - c) No
- 13 ¿Alguna vez tuvo un accidente con el vehículo arrendado?**
- a) Si
 - c) No



14 ¿Alguna vez recibió multas o papeletas por infracciones realizadas?

- a) Si
- b) No

15 ¿Quién asumió los gastos ocasionados?

- a) La empresa
- b) Usted
- c) Otros

16 ¿El pago por los servicios prestados se realiza de manera presencial?

- a) Si
- b) A veces
- c) No

17 ¿El monto a pagar de alquiler de servicios varía para alguna situación?

- a) Si
- b) A veces
- c) No

18 ¿Cuál es el monto de alquiler que paga por día?

.....

19 ¿En el contrato se tiene una cláusula que detalle la forma, monto y excepciones de pago?

- a) Si
- b) A veces
- c) No



Ficha de análisis documental

Detalle	Descripción mensual	Descripción anual
Ingresos		
Egresos		
Ventas netas		
Ventas netas		
Activo total		

Guía de observación

Detalle	Si	No
Entrega un contrato de arrendamiento operativo por los servicios prestados		
En el contrato se estipula claramente las características y estado del vehículo		
En el contrato se estipula claramente el tiempo de alquiler del vehículo		
Exige los documentos necesarios para realizar el alquiler de vehículo		
Exige algún tipo de garantía por el alquiler del vehículo		
En el contrato se estipula claramente la garantía a dejar por el alquiler del vehículo		
En el contrato se estipula todas la condiciones necesarias para no sufrir ningún tipo de pérdida		
Se encarga del pago del mantenimiento del vehículo		
Se encarga del pago de la reparación del vehículo		
El pago se realiza de manera segura e inmediata		
Los clientes tienen opciones de pago por el servicio prestado		
Entrega un comprobante de pago por los servicios brindados		
La empresa cuenta con una apropiada contabilidad		