

UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN

Facultad de Ciencias Jurídicas y Empresariales

Escuela Profesional de Ciencias Administrativas

**EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD
EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE DE LA PROVINCIA
DE TACNA, REGIÓN TACNA,
AÑO 2016**

TESIS

Presentada por:

Bach. Roy Edward Díaz Núñez

Para optar el Título Profesional de:

LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN

TACNA – PERÚ

2022

UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN

Facultad de Ciencias Jurídicas y Empresariales

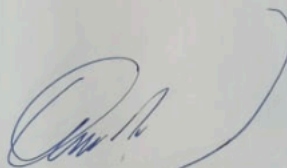
Escuela Profesional de Ciencias Administrativas

TESIS

**“EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD
EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA
PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016”**

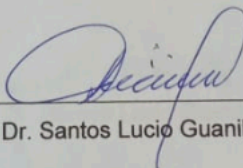
Tesis sustentada y aprobada el 29 de noviembre del 2019, estando el jurado calificador integrado por:

PRESIDENTE:



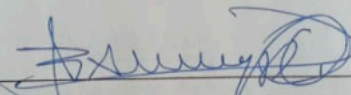
Dr. Oscar Alfredo Begazo Portugal

SECRETARIO:



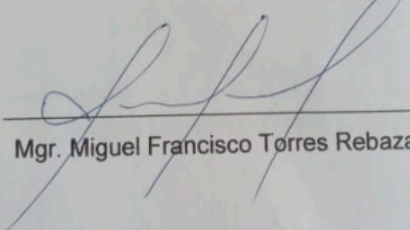
Dr. Santos Lucio Guanilo Gómez

VOCAL:



Dr. Bartolomé Jorge Anyosa Gutiérrez

ASESOR:



Mgr. Miguel Francisco Torres Rebaza

DEDICATORIA

Para mis padres Eugenio y Edisa, que me dieron la vida, a mis hermanos Kevin, Sara y Andy que siempre fueron motores de inspiración.

A mis compañeros más cercanos, que siempre fueron un complemento en mi vida universitaria, Liz Díaz, Claudia Ferrúa y Percy Chino.

A mi amigo Gonzalo Saracco de Argentina, que fue una gran ayuda en la priorización, discernimiento y en el emprendimiento.

A mi asesor de tesis el profesor Miguel Torres, de quien recibí constante apoyo, y a los profesores de la Escuela de Administración quienes mantienen su pasión por la docencia.

CONTENIDO

DEDICATORIA	iii
CONTENIDO	iv
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
RESUMEN	xii
ABSTRACT.....	xiii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	2
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	2
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.2.1 Problema general	4
1.2.2 Problemas específicos.....	4
1.3. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN	5
1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
1.4.1 Alcances de la investigación.....	5
1.4.2. Limitaciones de la investigación	6
1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	6

1.5.1. Objetivo general.....	6
1.5.2. Objetivos específicos.....	6
1.6. HIPÓTESIS	7
1.6.1. Hipótesis general	7
1.6.2. Hipótesis específicas	7
CAPÍTULO II	10
MARCO TEÓRICO	10
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	10
2.1.1. A nivel internacional.....	11
2.1.2. A nivel nacional.....	16
2.2. BASES TEÓRICAS - CIENTÍFICAS	17
2.2.1. Bases teóricas – científicas del <i>leasing</i> financiero	17
2.2.2. Bases teóricas – científicas de Competitividad Empresarial .	39
CAPÍTULO III.....	55
MARCO METODOLÓGICO.....	55
3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	55
3.2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN.....	55
3.3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	56
3.4. ÁMBITO DE ESTUDIO.....	56
3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA	56
3.5.1. Población	57

3.5.2. Muestra.....	57
3.6. VARIABLES	57
3.7. INSTRUMENTOS Y FUENTES DE RECOLECCIÓN DE DATOS...	59
3.8. TÉCNICA DE ANÁLISIS DE DATOS	60
CAPÍTULO IV	61
RESULTADOS	61
4.1. VALIDEZ DE CONFIABILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS.....	61
4.1.1. Validez de contenido de los jueces	61
4.1.2. Validez interna de los instrumentos.....	66
4.1.3. Confiabilidad de los instrumentos.....	76
4.2. DATOS ESTADÍSTICOS SEGÚN LA NATURALEZA DE LA INVESTIGACIÓN	78
4.2.1. Prueba de normalidad	78
4.2.2. Prueba de homocedasticidad	82
4.3. PRUEBA DE HIPÓTESIS	85
4.3.1. Verificación de la primera hipótesis específica.....	85
4.3.2. Verificación de la segunda hipótesis específica	88
4.3.3. Verificación de la tercera hipótesis específica.....	90
4.3.4. Verificación de la hipótesis general	92
CAPÍTULO V	95
DISCUSIÓN DE RESULTADOS	95

CONCLUSIONES	99
RECOMENDACIONES.....	100
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	102
ANEXOS	108
Anexo 1: El Leasing Financiero y la Competitividad Empresarial en las Empresas de Transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016	109
Anexo 2: Cuestionarios.....	110
Anexo 3: Constancia de validación del cuestionario Leasing Financiero	113
Anexo 4: Constancia de validación del cuestionario Competitividad Empresarial	117
Anexo 5: Evaluación juicio de expertos – Leasing Financiero.....	121
Anexo 6: Evaluación juicio de expertos – Competitividad Empresarial ..	122

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Datos del ejemplo de tratamiento del Leasing Financiero en el Estado de Situación Financiera	31
Tabla 2: Registro en el Activo y del Pasivo en el Estado de Situación Financiera	31
Tabla 3: Diferencias en el registro entre el Leasing Financiero y el Leasing Operativo en el Estado de Resultados	33
Tabla 4: Efectos del Leasing Financiero con respecto al Leasing Operativo en el Estado de Situación Financiera	34
Tabla 5: Efectos del Leasing Financiero con respecto al Leasing Operativo en los Ratios Financieros	35
Tabla 6: Tratamiento Tributario y Tratamiento Contable del Leasing Financiero	37
Tabla 7: Factores de Competitividad según diferentes autores	45
Tabla 8: Cálculo de la muestra	57
Tabla 9: Características y Operacionalización de las variables	58
Tabla 10: Valoración de expertos de la ficha de observación para la variable Leasing Financiero	62
Tabla 11: Calificación del instrumento para la variable Leasing Financiero	63

Tabla 12: Valoración de expertos de la ficha de observación para la variable Competitividad Empresarial	64
Tabla 13: Calificación del instrumento para la variable Competitividad Empresarial.....	65
Tabla 14: Análisis de Correlaciones de la Variable Leasing Financiero ...	66
Tabla 15: Análisis de Variabilidad de la Variable Leasing Financiero	68
Tabla 16: Análisis de Correlación de la Variable Competitividad Empresarial	72
Tabla 17: Análisis de Variabilidad de la Variable Competitividad Empresarial	74
Tabla 18: Escala de alfa de Cronbach.....	77
Tabla 19: Alfa de Cronbach Leasing Financiero.....	77
Tabla 20: Alfa de Cronbach Competitividad Empresarial	78
Tabla 21: Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra para la Leasing Financiero	79
Tabla 22: Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra para la Competitividad Empresarial	81
Tabla 23: Prueba de Homogeneidad de Varianzas	83
Tabla 24: Prueba de Homogeneidad de Varianzas	84
Tabla 25: Correlación de Pearson	86
Tabla 26: Correlación de Pearson	89

Tabla 27: Correlación de Pearson	91
Tabla 28: Regresión Lineal	93

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Estructura de la competitividad empresarial	47
---	----

RESUMEN

En el presente trabajo se ha hecho un análisis de la influencia del Leasing Financiero en la Competitividad Empresarial en las Empresas de Transporte de Tacna, la cantidad de la población fue obtenida por medio de informes de la SUNAT, la población en el transcurso de la investigación fue de 69 empresas y la muestra fue de 59 empresas, a un nivel de confianza del 95%. Los datos fueron obtenidos por medio de fuente primaria valiéndose del instrumento de la encuesta para la recolección de los datos, no se encontró una encuesta para el Leasing Financiero para el propósito de la investigación, por lo que se valió de expertos y entrevistas a los principales bancos de la ciudad para poder estructurar la encuesta. Para la encuesta de Competitividad Empresarial se valió del modelo de IMD proporcionado en la página web, a la cual se le hizo las modificaciones necesarias para la adaptación a la ciudad de Tacna. Resultados indicaron que hay una relación positiva entre las dimensiones del Leasing Financiero y la Competitividad Empresarial. La investigación actual encontró que la Competitividad Empresarial está vinculada al Financiamiento y la Planeación Tributaria, las dos dimensiones del Leasing Financiero.

Palabras clave: Leasing Financiero, Competitividad Empresarial y Empresas de Transporte

ABSTRACT

In the present work was carried out an analysis of the influence of the Financial Leasing on the Business Competitiveness in the Transport Companies of Tacna, the amount of the population was obtained by means of SUNAT reports, the population in the course of the investigation was of 69 companies and the sample was 59 companies, a confidence level of 95%. Data were obtained by means of primary source using the survey instrument for data collection, it was not find a survey for financial leasing for the purpose of the research, so it used experts and interviewed the main Banks in the city to be able to structure the survey. For the Business Competitiveness survey, the IMD model provided on the website was used, which was the necessary modifications for the adaptation to the city of Tacna. Results indicated that they have a positive relationship between the dimensions of Financial Leasing and Business Competitiveness. Current research found that Business Competitiveness is linked to Financing and Tax Planning, the two dimensions of Financial Leasing.

Keywords: Financial Leasing, Business Competitiveness and Transport Companies

INTRODUCCIÓN

En la actualidad existen una variedad de canales de financiamiento por la cual, las empresas financian sus actividades, como el financiamiento propio, a través de emisión de deuda, crédito de bancos y el leasing financiero.

Todos estos tipos de financiamiento tienen sus características propias e inciden en las actividades de la empresa en una forma determinada. Con respecto al *Leasing*, que es el tema de investigación, existen variedad de autores con resultados diferentes en la forma de relacionarse con el rendimiento de la empresa y en última instancia en su competitividad, mostrando resultados de una influencia significativa y en otras investigaciones no mostrando una influencia significativa.

La siguiente investigación busca determinar si existe alguna influencia significativa del *Leasing* Financiero sobre la Competitividad Empresarial en las empresas de Transporte de la provincia de Tacna, región Tacna para el año 2016.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Actualmente las empresas están operando en un ambiente cada vez más competitivo de lo que sucedía en la era industrial, la información ha sido cada vez más democratizada y ha dado poder a los consumidores para poder elegir los servicios y productos en base a información más amplia.

Por otro lado, los avances tecnológicos han hecho desaparecer a muchas organizaciones que no superan adaptarse a la nueva era, pero fueron oportunas para aquellas que pudieron utilizar la evolución tecnológica a su favor, para aprovechar la reducción de costos y la innovación.

Pero, así como existen cambios en la información y en la tecnología, existe el desarrollo de nuevas formas de contratar y de generar mayores oportunidades de inversión que permiten aumentar el desarrollo y el crecimiento de las organizaciones dotándola de mayor flexibilidad. En el mundo empresarial, cambiar y evolucionar en medida que la competitividad

entre las empresas se incrementa y la competencia entre las empresas en un contexto globalizado se abre paso de forma más apresurada.

En este contexto hubo factores que determinaron el nacimiento y la acogida al *leasing* como la posibilidad de contar con mucho capital de trabajo si recurrir a la acumulación de capital propio y orientar y adaptarse a un proceso de renovación de estos (Gutiérrez Herrera, 2003).

El *leasing* ha nacido al ver la necesidad de no contar con grandes cantidades de dinero para poder invertir en activos fijos, aunque en estos días son muchas los determinantes, entre ellos la actualización de tecnología, por la que una empresa escoge utilizar el *leasing* como medio para apoderarse de la utilidad de los recursos, por ejemplo, China, cuyo fin es agregar valor a las organizaciones que lo utilizan, como lo mencionan autores que han realizado investigaciones en diversos países.

Por ello se plantea la necesidad de poder abarcar cómo el *Leasing* usado por las empresas está afectando a la Competitividad Empresarial en las organizaciones.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Problema general

¿De qué manera influye el *Leasing* Financiero en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016?

1.2.2 Problemas específicos

¿De qué manera el *Leasing* Financiero en su dimensión Financiamiento se relaciona con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016?

¿De qué manera el *Leasing* Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario se relaciona con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016?

¿De qué manera el *Leasing* Financiero se relaciona con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016?

1.3. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

La finalidad de la presente investigación es conocer cómo influye la contratación del *Leasing* Financiero en las empresas de transporte en la provincia de Tacna, para conocer cuál es el grado de esta influencia, conocer si hay mejora en la Competitividad Empresarial al usar el *Leasing* y conocer cuáles son los motivos por la que una empresa decide optar por este tipo de financiamiento.

Así también colaborar con las investigaciones que se realizan sobre el *Leasing* en el campo de la Administración, ya que son pocas las investigaciones dedicadas a estos temas en conjunto en la región de América Latina.

1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 Alcances de la investigación

La investigación se realizó en el sector de transportes que son principales contribuyentes, en la provincia de Tacna y región de Tacna. Se tuvo acceso a la lista de las empresas de transportes de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) por medio de la encuesta y así poder comprobar la influencia que existe entre el *Leasing* Financiero y la Competitividad Empresarial.

1.4.2. Limitaciones de la investigación

Una de las principales limitaciones es la escasa investigación sobre el tema investigado en la localidad de Tacna. Otra limitación radica en la dificultad de hacer el trabajo de campo al levantar información por medio de encuestas, es muy frecuente ir a la empresa por lo menos dos veces para poder recoger la información.

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. Objetivo general

Determinar cómo influye el *Leasing* Financiero y la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

1.5.2. Objetivos específicos

- a) Determinar cómo se relaciona el *Leasing* Financiero en su dimensión Financiamiento con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.
- b) Determinar cómo se relaciona el *Leasing* Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario y la Competitividad

Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.

- c) Determinar cómo se relaciona el *Leasing* Financiero con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.

1.6. HIPÓTESIS

1.6.1. Hipótesis general

Hipótesis Nula (H0): El *Leasing* Financiero no influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

Hipótesis Alternativa (H1): El *Leasing* Financiero influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

1.6.2. Hipótesis específicas

Primera hipótesis

Hipótesis Nula (H0): El *Leasing* Financiero en su dimensión Financiamiento no se relaciona significativamente con la Competitividad

Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

Hipótesis Alternativa (H1): El *Leasing* Financiero en su dimensión Financiamiento se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

Segunda hipótesis

Hipótesis Nula (H0): El Leasing Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario no se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.

Hipótesis Alternativa (H1): El *Leasing* Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

Tercera hipótesis

Hipótesis Nula (H0): El *Leasing* Financiero no se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

Hipótesis Alternativa (H1): El *Leasing* Financiero se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Los antecedentes muestran que hay evidencia de investigación científica que abarcan temas relacionados con el *Leasing* Financiero y la gestión empresarial con diversos enfoques, entre los más importantes antecedentes a nivel internacional tenemos: el enfoque de gestión ambiental desarrollado en Australia; un enfoque analítico entre los determinantes que inducen a los administradores a decidir entre comprar o hacer *Leasing*, desarrollado en Portugal; un enfoque también analítico entre los determinantes que inducen a la gestión a optar por el *Leasing* financiero, desarrollado en Estados Unidos; un enfoque de crecimiento empresarial en las micro empresas que usan el *Leasing* Financiero, desarrollado en China y un enfoque más de percepción sobre cuál es la mejor alternativa de financiación para empresas turísticas, desarrollado en Serbia.

Como dice Morais (2013) son pocas las investigaciones que se realizan en los países de Latino América, y más aún, las investigaciones que existe entre el *Leasing* Financiero en la Competitividad Empresarial en

las empresas son escasas; entre la más importante se da evidencia al relacionar el *Leasing* Financiero y la Gestión Financiera de las MYPES.

Esto nos motiva a ahondar más en la investigación de cómo se relaciona el *Leasing* Financiero y la Competitividad Empresarial de las empresas que se dedican al sector transporte, en el departamento de Tacna 2016.

Cabe destacar que no se ha encontrado antecedentes que relacione el *Leasing* Financiero y la Competitividad Empresarial.

2.1.1. A nivel internacional

La investigación hecha por Quian y Burrit (2005) realizada en Australia y titulada ***“Lease and service for product life-cycle management: an accounting perspective”*** es uno de los primeros estudios que pone al *Leasing* Financiero como una opción más atractiva que la venta, y en la gestión del ciclo de vida del producto, la extensión de vida del producto y el incremento de los beneficios medioambientales.

Sus hallazgos más importantes es dar a conocer el cambio de valor de los activos al funcionar el modo “Circuito-cerrado” del *Leasing* Financiero por medio de la extensión de vida útil del activo en particular, el incremento del valor residual del producto (un valor recuperable para el productor),

debido a que el activo regresa al final de su vida útil al arrendador quien lo recicla para producir un nuevo bien, haciendo la producción del activo nuevo menos costosa que usando insumos nuevos. Llegando a la conclusión que tales cambios reducen el costo del leasing en beneficio de ambos, el arrendador y el arrendatario.

Morais (2013) realiza un estudio de una revisión de investigación empírica sobre los determinantes del Leasing en Portugal titulado ***“Why companies choose to lease instead of buy? Insights from academic literature”***, sus principales hallazgos fueron que los estudios no muestran consenso si deuda o *Leasing* son complementos o sustitutos, también evidencia que hay un número de factores que afectan la elección entre *Leasing* y deuda, tales como el tamaño, los impuestos, la naturaleza de los activos, restricciones financieras y la compensación en la gestión. Da a conocer, sin embargo, que la literatura previa sobre *Leasing* está basada en muestras de Europa y Norte América y que poco se conoce sobre los determinantes del *Leasing* en los países de América Latina.

Smith y Wakeman (1985) realiza una investigación en Estados Unidos, titulado ***“Determinants of Corporate Leasing Policy”*** en donde su principal preocupación es determinar cuáles son los incentivos, sin

incorporar los fiscales, que pueden conducir que una Empresa llegue a la contratación del *Leasing*, entre ellas se encuentran:

- Si el valor del activo es menos sensible al uso y las decisiones de mantenimiento.
- Si el activo no es especializado para la firma.
- Si el periodo esperado de uso es corto relativo a la vida útil del activo.
- Si el contrato de los bonos corporativos contiene cláusulas específicas de políticas económicas.
- Si los contratos de compensación de gestión contienen disposiciones que especifican los pagos en función de la rentabilidad del capital invertido.

La investigación de Yang (2012) llevada a cabo en China y titulada ***“The Research on Financial Leasing and China’s Small Micro Enterprises”*** muestra que el *Leasing* Financiero ha tenido un efecto importante en el desarrollo de las micro empresas en China, primero porque amplían los canales de financiación de las pequeñas empresas, segundo, reduce la presión de fondos de las pequeñas empresas, tercero, promueve la innovación tecnológica de las pequeñas empresas, y cuarto, promueven el desarrollo de mercado de las pequeñas empresas. También muestra que

el esquema de arrendamiento financiero es diseñado con un cierto grado de flexibilidad, ya que las empresas de *Leasing* Financiero se pueden adaptar de acuerdo al plan de flujo de caja de la empresa, evitar el pago por parte de la empresa demasiado concentrada, lo que reduce el riesgo financiero. La investigación concluye que el leasing financiero es una manera efectiva de resolver los problemas financieros de las pequeñas empresas en China.

La investigación de Vujović, Vukosavljević y Bjeljic (2014) realizada en Serbia y titulada ***“Financing Tourist Activity”*** busca determinar cuál alternativa de financiamiento es preferible para incursionar en el negocio del turismo, para ello, analiza una muestra de 560 estudiantes de los cuales solo 320 encuestas de estos estudiantes fueron procesadas (principalmente de la *Business-Technical College* and y profesores de *Training Faculty in Užice*, y otros estudiantes de otras universidades y facultades en Užice), los métodos usados fueron análisis, correlación, deducción e inducción. La investigación demuestra que, entre varias formas de financiamiento: financiamiento propio, fondos mutuos, emisión de valores y el leasing, las personas prefieren el *Leasing* financiero como el modelo más aceptable para las empresas que se dedican a la actividad de Turismo.

La investigación hecha por Wanjiru (2014) realizada en Kenia y titulada ***“The effect of Lease Financing on the Financial Performance of companies listed at the Nairobi Securities Exchange”*** es una investigación cuyo objetivo es determinar el efecto entre el financiamiento por *leasing* – el cual, tiene características especiales con respecto al préstamo y a la compra del activo- en el desempeño financiero de las empresas que cotizan en la Bolsa de Valores de Nairobi. El nivel de investigación fue descriptivo y longitudinal abarcando un periodo entre 2009 y 2013. Sus hallazgos a un 95% de nivel de confianza concluye que el leasing financiero, como fuente de financiamiento, no influye de forma significativa con el desempeño financiero, medido por el ROA, en las empresas de Kenia que listan en la bolsa.

La investigación hecha por Kampumure (2009) realizada en Uganda y titulada ***“Leasing Competence, Lease Structure and Perceived Performance of Smes in Uganda”*** busca determinar si hay una relación positiva entre el *Leasing* Financiero y las MYPEs en Uganda, debido a que se ha observado que este medio de financiamiento ha permitido disminuir la brecha de financiación que experimentan dichas empresas. El estudio fue empírico cuya investigación adoptó un estudio transversal y la muestra fue de 132 empresas. Sus hallazgos a un 95% fueron que un cambio unitario en la estructura del Leasing contribuye en un 0,605 en un cambio positivo

al desempeño percibido, y la competencia del *leasing* (capacidad de los gerentes) contribuye con un 0,32 en el desempeño percibido.

La investigación hecha por Salam (2013) realizada en Bangladesh y titulada “***Effects of Lease Finance on Performance of SMEs in Bangladesh***” tiene por objetivo determinar los efectos del *leasing* financiero sobre el rendimiento financiero de las MYPEs localizadas en Munshigang y Kushtia. Para el recojo de datos se usó el instrumento de la encuesta a una muestra de 53 de las cuales 23 fueron medianas empresas y 30 fueron pequeñas empresas. Sus hallazgos a un 95% fueron que el *leasing* financiero puede explicar la variabilidad del ROE en un 27, 9% y la variabilidad del ROA en un 25,9%.

2.1.2. A nivel nacional

Son escasas las investigaciones encontradas a nivel nacional, la más cercana relacionada a la investigación realizada en la tesis es la realizada por Saavedra (2010) titulada “**El Arrendamiento Financiero (*Leasing*) en la gestión financiera de las micro y pequeñas empresas (MYPES) en el distrito de la Victoria**” en la cual concluye que existe percepciones por parte de las MYPEs sobre limitaciones al celebrar un contrato de *Leasing* Financiero entre los más relevantes tenemos a los trámites documentarios y a las tasas de interés, sin embargo, los que han

trabajado con *Leasing* Financiero para adquirir activos fijos se han beneficiado, logrando cumplir con el pago de sus obligaciones por los márgenes de ganancias que generan al tener gran demanda sus productos. Entre sus principales conclusiones demuestran que es una buena alternativa para obtener activos fijos de alta tecnología, así también que un planeamiento adecuado minimiza el riesgo de las operaciones y solo una mala gestión podría afectar a las MYPES.

2.2. BASES TEÓRICAS - CIENTÍFICAS

2.2.1. Bases teóricas – científicas del *leasing* financiero

El desarrollo de nuevas formas de contratar y de generar mayores oportunidades de inversión y aumentar de esta manera el desarrollo y el crecimiento de las organizaciones en el mundo empresarial cambian y evolucionan a medida que la competitividad entre las empresas incrementa y la competencia entre las empresas en un contexto globalizado se abre paso de forma más apresurada.

En este contexto, hubo factores que determinaron el nacimiento y la acogida al *leasing* como la posibilidad de contar con mucho capital de trabajo si recurrir a la acumulación de capital propio y orientar y adaptarse a un proceso de renovación de estos (Gutiérrez Herrera, 2003).

Origen

Según las investigaciones de algunos autores, el *leasing* es una herramienta que tiene sus antecedentes en la antigüedad, bajo la forma de arrendamiento, sin embargo, se encuentra difícil precisar el lugar y el tiempo exacto. Para algunos autores el *leasing* tiene origen entre los Sumerios hace 5000 a.C. (Leyva, 2003)

Ya en la época contemporánea en el libro de “Instrumentos Financieros del Comercio Internacional” (Assocodes & Asmer International, 1999) señala que el origen del *leasing* tiene una historia corta apareciendo en el siglo XX en Estados Unidos, en norteamérica, y en Europa el primer país en adoptar el modelo de *leasing* es Inglaterra en 1960, siguiéndole Bélgica y Francia.

Leyva (2003) nos hace un recorrido de las primeras operaciones con *leasing* en los tiempos modernos; las primeras empresas fueron las explotadoras de ferrocarriles americanos, usando esta herramienta como última alternativa ante la carencia de capitales para la adquisición de recursos. Asimismo, *Bell Telephon System*, la empresa de telecomunicaciones también empezó a operar con éxito bajo el sistema *leasing*, una de las primeras empresas en usarlo.

Concepto de *leasing*

Según Vincenzo (1990) el *leasing* proviene de origen anglosajón que deriva del verbo inglés “*to lease*”, que significa arrendar. Sin embargo, en el ámbito económico, se utiliza para denominar un instrumento de financiación específico desarrollado sobre la base de arrendamiento.

El mismo autor dice que al darle una denominación propia al *leasing* ha llevado a varias traducciones, como por ejemplo en Italia se ha traducido como “locación financiada”; en España como “préstamo arriendo”, “préstamo alquiler”, “crédito arrendamiento”, “locación venta”, entre otros. Por otro lado, en América Latina, también ha llevado a diferentes traducciones como, por ejemplo, en Brasil se le denominó “arrendamiento mercantil”; en Argentina, “locación de bienes de capital o locación financiera”; en Perú se le denomina “arrendamiento financiero”.

Según el Decreto Legislativo N° 299 (1984), norma cuyo fin es legislar la Ley de Arrendamiento Financiero (*Leasing* Financiero) en el Perú, define al *Leasing* Financiero, en el Artículo 1.- como el “Contrato Mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante el pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado.”

Clasificación de contrato *leasing*

Ortuzar (1990) nos presenta diferentes clasificaciones del contrato de *leasing* de acuerdo a diferentes puntos de vista. Las mismas que se resumen a continuación.

Por su finalidad:

***Leasing* operativo**

Es todo lo contrario al *leasing* financiero, menciona el hecho de revocabilidad por parte del usuario como un punto característico.

***Leasing* financiero**

Una empresa da el arrendamiento un bien determinado que ha elegido el usuario, obligándose éste a pagar un canon periódico, por un tiempo determinado e irrevocable, en que ha asumido el arrendatario todos los riesgos y conservación de la cosa durante la vigencia del contrato y estando permitido a su finalización optar por su adquisición a un precio determinado.

Por su objeto:

Mobiliario

Aquel sobre el cual cae sobre cosas muebles, generalmente aquella que se puede transportar de un lugar a otro. Generalmente el *leasing* es de este tipo.

Inmobiliario

Aquel sobre el que cae en bienes inmuebles. Este tipo de *leasing* no es muy corriente.

Por el territorio:

Nacional

Cuando las partes o personas involucradas en el contrato se encuentran en el país y, por lo tanto, no existe el elemento internacional.

Internacional

Cuando una de las partes es de otra nacionalidad como, por ejemplo, cuando se interna maquinaria industrial adquirida de un proveedor en el extranjero.

Por su origen:

Directo

El leasing directo es el que se celebra, por una parte, entre el cliente que desea ser usuario de un bien de características especiales y la empresa de *leasing*, por la otra, que adquiere de un proveedor el bien a petición expresa del cliente y lo da posteriormente en arrendamiento, mediante la celebración del contrato de leasing respectivo.

Indirecto

Este sistema se conoce como *Vendor Program* y en la práctica internacional es muy usado como un medio de colocación que tienen los propios fabricantes de productos de uso amplio para venderlos en el mercado consumidor. El fabricante hace un acuerdo con la empresa de *leasing* para que ésta financie a los usuarios con sus productos, dando como garantía al usuario el servicio técnico y de reposición del bien si este no funciona adecuadamente.

Ventajas y desventajas

Además de la posibilidad de acceder al crédito, la mayor parte de los contribuyentes están optando por usar el *leasing* ya que brinda el beneficio de la depreciación acelerada, que permite recuperar de manera anticipada

el costo del bien adquirido en un lapso de tiempo menor a la depreciación lineal, que es lo más tradicional (Alva Matteucci, 2012).

Además de la opción de la depreciación acelerada, existen otros beneficios como menciona Ortúzar (1990) un investigador chileno sobre el *leasing*, la predilección por esta herramienta se detalla a continuación.

Fuentes de financiamiento

Las empresas valoran diversificar sus fuentes de financiamiento y protegerse del estrangulamiento financiero al exponerse a una sola fuente de financiamiento. Añadiendo a esto, la valoración por las empresas al poder “licuar” sus equipos en una empresa de leasing o una institución especializada en proporcionar este servicio sin mayores dificultades y al 100% de su precio, haciendo operaciones de *lease-back*¹.

Se obtiene el financiamiento total de la operación

Esta es una de las principales ventajas del *leasing*, debido a que se consigue el uso y el goce de un bien sin tener que comprar el bien o efectuar un monto muy alto en proporción al valor del bien. Esto ayuda también a reducir el tiempo, por ejemplo, si existe el caso de invertir en un activo de gran valor es difícil conseguir todo el monto y para mantener el

¹ Lease-back, esto es venta y posterior arrendamiento.

apalancamiento de la empresa es necesario recurrir a otras fuentes de financiamiento, y en consecuencia realizar trámites que implican tiempo no productivo, de esta manera, a través del *leasing*, se reduce el tiempo, ya que lo hace un tercero la mayor parte de la tramitación, y se mantiene el apalancamiento objetivo.

Máxima conservación de capital de trabajo

Por medio del *leasing* se reducen gastos y las rentas del arrendamiento son distribuidas en pagos a lo largo de la vida útil del activo que se establece en el contrato es que se incrementa el capital de trabajo, aumentando el ahorro, disponible para su uso en la forma más eficiente en el giro de la misma.

Oportunidad de renovación tecnológica

El *leasing* resuelve el problema de la obsolescencia tecnológica. Por medio de esta herramienta financiera es relativamente fácil y económico reemplazar los objetos que estén obsoletos, se tornen ineficientes y poco rentables. Generalmente, el periodo de vida económica difiere del tributario, requiriendo a veces cambiar los equipos con antelación al término de la vida útil.

Aumento de la capacidad de endeudamiento

El *leasing* permite aumentar la capacidad de endeudamiento, ya que además de las líneas de crédito es necesario un financiamiento adicional por *leasing*. Este factor junto con una mayor capacidad de capital de trabajo, es de especial importancia en momentos económico-financiero difíciles.

Mantención de la propiedad de la empresa

El *leasing* permite mantener la propiedad de la empresa, en momentos cuando se requiera una importante y fuerte inversión por nuevos equipos, es frecuente, que se aborde el financiamiento del proyecto de aumento de capital o emisiones de acciones de pago, lo que implica generalmente en dividir la propiedad de la empresa en nuevos socios.

La descentralización en la toma de decisiones de equipamiento

Está aumentando la preocupación por las empresas por agilizar sus procesos en tomas de decisiones sobre equipamientos. Una de las más importantes son las decisiones de inversión. Para realizar este proceso la empresa se encuentra con muchas rigideces, por la complejidad de la gestión empresarial y de los procesos productivos, los directorios y otros altos niveles de resolución son más reacios a tratar materias de compras

de equipos. El *leasing* proporciona más agilidad cuando se trata de resolver problemas de gastos frente a materia de inversiones. De la misma manera el *leasing* resulta un comodín para adquirir equipos cuya necesidad no fue debidamente anticipada cuando se sometieron a consideración los presupuestos de inversión y que, sin embargo, el desarrollo de los acontecimientos lo ha hecho necesario.

Facilidad de costeo

El sistema *leasing* facilita, de forma práctica y sencilla, el costeo de los equipos nuevos, que son agregados a la función de producción.

Flexibilidad y rapidez

El *leasing* ofrece flexibilidad y celeridad, adaptándose a las necesidades concretas de cada caso. Dado que el fundamento de la operación es un tipo de arrendamiento, las formalidades financieras y de análisis de riesgo son mucho menores y permiten resoluciones en plazos muy breves. Las empresas de *leasing* permiten una rápida decisión en la medida que están especializadas en riesgos de mediano y largo plazo.

Conservación de las condiciones de compra al contado

El operar con *leasing* significa mantener las ventajas que se tiene la opción de comprar al contado del bien. El crédito de proveedores en

máquinas y equipos, que es a tasas bajas y a mediano plazo, se aplica sobre precios que difieren del precio que se puede obtener mediante el pago a contado.

Otros servicios adquiridos

- Los equipos adquiridos por *leasing* se mantienen asegurados durante todo el período de vigencia de contrato.
- Además se incluyen gastos de traslado, instalación y puesta en marcha.
- En caso de bienes importados, la empresa de *leasing* da todo el servicio de comercio exterior sin cargo al cliente. Para la pequeña empresa esto constituye un importante ahorro.
- Los cargos adicionales por adquisición de equipo, como los cargos por entrega de instalación, costos de inspección, honorarios de consultores, y otros costos incidentales o subordinados pueden agregarse al costo de capital de un activo y amortizarlos durante el plazo de *leasing*.

Beneficios tributarios

Sobre la base del principio de empresa en marcha y con utilidades se podría decir que la alternativa *leasing* en la adquisición de bienes de capital presenta algunas ventajas en el efecto de redistribución de la depreciación de activo fijo.

Plazos largos

En la mayoría de los países con industrias de *leasing* que están llegando a su madurez, los plazos son superiores a los obtenidos en otras instituciones.

Peralta (1999) habla del *leasing* como una alternativa de financiamiento con fuerte orientación a las micro y pequeña empresa, menciona dos ventajas que se puede aprovechar del empleo del *leasing*. En primer lugar, sostiene que posee una espontánea y fuerte orientación a este tipo de empresas y como segundo punto resalta la relación saludable que tiene el *leasing* al canalizar eficientemente el ahorro hacia la inversión, a fin de evitar que dicho ahorro se filtre en otras direcciones, y de esta forma el fomento de crecimiento en las Mypes.

Leyva (2003) recuerda también en el resumen de su artículo “El leasing y su configuración jurídica” que el *leasing* es “... un importante

medio de financiamiento, pensado fundamentalmente para apoyar el desarrollo y posicionamiento de las pequeñas y medianas empresas”.

Tratamiento del *Leasing* Financiero bajo las normas internacionales de Información Financiera (NIIF)

Bajo las NIIF, que son las normas utilizadas en varios países para el ejercicio de la contabilidad y el Perú usa el *leasing* financiero, es registrado como tal si es que los derechos y los riesgos de la propiedad son transferidos a la empresa que contrata el *leasing*. Se detalla algunas de las circunstancias que son requeridas:

- El título del activo es transferido al arrendatario.
- El arrendatario puede comprar el activo sujeto al *leasing* a un precio que significativamente más bajo que el valor de mercado en una fecha futura.
- El plazo del *leasing* cubre la mayor parte de la vida económica del activo.
- El valor presente de los pagos del *leasing* es sustancialmente igual al valor de mercado del activo sujeto al *leasing*.

En el origen del *leasing*, el más bajo entre el valor presente de los pagos futuros o el valor de mercado es reconocido como un activo y un pasivo en el Estado de Situación Financiera. Durante el tiempo del *leasing* el activo es depreciado y un gasto por interés es reconocido en el Estado de Resultados. El gasto por interés es calculado como el pasivo que corresponde al leasing al inicio del periodo por la tasa de interés del leasing. El tratamiento del *Leasing* Financiero también afecta al Estado de Flujo de Efectivo, la porción que es considerada gasto por interés es reducido el flujo de efectivo operativo, por otro lado, la parte del *Leasing* Financiero que es considerado repago del capital reduce el flujo de caja de financiamiento, con respecto al *Leasing* Operativo el *Leasing* Financiero genera un mayor flujo de efectivo operativo y un menor flujo de efectivo de financiamiento. Se muestra un ejemplo en las tablas 1 y 2 sobre el registro en el Estado de Situación Financiera para el financiamiento de una activo usando el *Leasing* Financiero.

Tabla 1

Datos del ejemplo de tratamiento del Leasing Financiero en el Estado de Situación Financiera

Datos	
Costo de la maquinaria	S/. 200.000
Tasa de interés anual	6%
Plazo en años	4
Depreciación	Lineal
Valor Residual	0
Resultados	
Valor Presente	S/. 693.021
Activo	S/. 693.021
Pasivo	S/. 693.021
Depreciación *	S/. 173.255

*El valor de libro disminuye en cada año por esa cantidad

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2

Registro en el Activo y del Pasivo en el Estado de Situación Financiera

Calculos del Leasing Financiero					
Año	(1) Valor del activo al inicio del periodo	(2) Gasto por interés (1) x 6%	(3) Pago del Leasing	(4) Pasivo del Leasing (1) + (2) - (3)	(5) Valor en Libro del Leasing
0				S/. 693.021	S/. 693.021
1	S/. 693.021	S/. 41.581	S/. 200.000	S/. 534.602	S/. 519.766
2	S/. 534.602	S/. 32.076	S/. 200.000	S/. 366.679	S/. 346.511
3	S/. 366.679	S/. 22.001	S/. 200.000	S/. 188.679	S/. 173.255
4	S/. 188.679	S/. 11.321	S/. 200.000	0	0

Fuente: Elaboración propia

En la columna 5 de la tabla 2 se muestra el valor en libros del activo en cada año. Al inicio la depreciación es más grande que la amortización del préstamo, de esta manera, el valor en libros disminuye más rápido que el pasivo del activo. En los siguientes años, el gasto por interés es menor y la amortización del préstamo es mayor. Al final, tanto el pasivo como el activo serán cero.

Efectos en los ratios financieros producidos por el uso del *Leasing* Financiero

Con respecto al Estado de Situación Financiera, ya que el activo se reporta tanto en el activo como el pasivo, los ratios de rotación que usan el total de activos o activos fijos en su denominador serán más bajos en comparación con un *Leasing* Operativo, de esta manera, el Rendimiento sobre Activos será más bajo. Asimismo, los ratios de apalancamiento tales como deuda sobre activos y la deuda sobre el patrimonio serán más altos que usando el *Leasing* Operativo. También como el pago del principal que se vence dentro del siguiente año conforma parte del pasivo corriente va a reducir el ratio de liquidez y el capital de trabajo.

Con respecto al Estado de Resultados el ingreso operativo (EBIT) será más alto para las empresas que usan el *leasing* financiero con respecto a las compañías que usan el *leasing* operativo. Esto se debe a

que en un *Leasing* Operativo todo el pago se registra como gasto operativo mientras que en el *Leasing* Financiero solamente la depreciación. Sin embargo, los gastos generados por ambos tipos de *Leasing* serán lo mismo durante todo el tiempo de vida del activo, ya que además de la depreciación existe un gasto por intereses en el *Leasing* Financiero, haciendo que los gastos totales sean mayores al inicio para los que usan el *Leasing* Financiero con respecto al *Leasing* Operativo, pero luego los gastos serán menores al pasar el tiempo. La tabla 3 muestra la diferencia entre el *Leasing* Financiero y el *Leasing* Operativo con respecto a los gastos que se registran en cada año en el Estado de Resultados usando el ejemplo anterior.

Tabla 3

Diferencias en el registro entre el Leasing Financiero y el Leasing Operativo en el Estado de Resultados

Leasing Operativo		Leasing Financiero		
Año	Gastos de Rentas	Depreciación	Interés	Gasto del Leasing
1	S/. 200.000	S/. 173.255	S/. 41.581	S/. 214.837
2	S/. 200.000	S/. 173.255	S/. 32.076	S/. 205.331
3	S/. 200.000	S/. 173.255	S/. 22.001	S/. 195.256
4	S/. 200.000	S/. 173.255	S/. 11.321	S/. 184.576
	S/. 800.000			S/. 800.000

Fuente: Elaboración propia

La tabla 3 muestra de forma resumida el impacto del *Leasing* Financiero en los Estados Financieros y la tabla 4 muestra de forma

resumida el impacto del *Leasing* Financiero en los Ratios Financieros, las tablas fueron adaptadas al español del Schwesernotes 2017 de Kaplan desarrollado en el 2016.

Tabla 4

Efectos del Leasing Financiero con respecto al Leasing Operativo en el Estado de Situación Financiera

	Leasing Financiero	Leasing Operativo
Activos	Alto	Bajo
Pasivos (corto y largo plazo)	Alto	Bajo
Ingreso Neto (en los primeros años)	Bajo	Alto
Ingreso Neto (en los siguientes años)	Alto	Bajo
Ingreso Neto Total	Igual	Igual
EBIT (Ingreso Operativo)	Alto	Bajo
Flujo de Efectivo Operativo	Alto	Bajo
Flujo de Efectivo de Financiamiento	Bajo	Alto
Total Flujo de Caja	Igual	Igual

Fuente: Tomado de Kaplan Schweser (2016)

Tabla 5

Efectos del Leasing Financiero con respecto al Leasing Operativo en los Ratios Financieros

	Leasing Financiero	Leasing Operativo
Ratio de Liquidez (AC/PC)	Bajo	Alto
Capital de Trabajo (AC-PC)	Bajo	Alto
Rotación de Activos (Ingreso/TA)	Bajo	Alto
ROA *(IN/TA)	Bajo	Alto
ROE *(IN/Patrimonio)	Bajo	Alto
Deuda/Activos	Alto	Bajo
Deuda/Patrimonio	Alto	Bajo

*En los primeros años del contrato del Leasing.

Fuente: Tomado de Kaplan Schweser (2016)

En forma de resumen, todos los ratios que se muestran en la tabla 5 son peores cuando se usa el *Leasing* Financiero en vez del Leasing Operativo. Sin embargo, existen algunas mejoras al usar el *Leasing* Financiero con respecto al *Leasing* Operativo como un alto EBIT (debido a que no se toma en cuenta los intereses para calcularlo), un alto Flujo de Efectivo Operativo (ya que el pago del principal se hacen en el apartado de Flujo de Efectivo de Financiamiento), y un alto Ingreso Neto en los últimos años (debido a que los intereses más la depreciación es menos que los pagos del *leasing* en los últimos años).

Tratamiento tributario y depreciación acelerada del *Leasing* Financiero

Arancibia Cueva (2004) explica que los contratos del Leasing Financiero tienen un tratamiento contable y uno tributario. El tratamiento contable en el Perú se rige por las normas internacionales de Información Financiera (NIIF) y el tratamiento Tributario se rige por normas especiales, generalmente dadas por la el Decreto Legislativo N° 299 y la Superintendencia de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

Según el artículo 18 del Decreto Legislativo N° 299 (1984) modificado por la Ley N° 27394, da la posibilidad al arrendatario a depreciar el activo por el número de años que dure el contrato para fines tributario. Su duración mínima ha de ser de dos años o de cinco años, según el objeto a depreciar sea un bien mueble o inmueble, plazo sujeto a posterior modificación por decreto supremo.

Por lo tanto, para fines tributarios se admite la depreciación acelerada que está sujeto a los años que dure el contrato del *Leasing* y que frecuentemente difiere de la cantidad de años de la vida útil del activo para el tratamiento fiscal bajos las NIIF.

Para una mejor comprensión se expone el siguiente ejemplo, imagínese que el costo original del activo es de de 800 000 soles. No tiene

valor residual. Para el tratamiento tributario es depreciado usando la depreciación acelerada, durante el plazo que dura el contrato de *Leasing* Financiero, de 4 años. Mientras que para fines contables se usa una depreciación del 20% del valor del activo en cada año, que es igual a 160 000 soles por 5 años. Suponiendo además que en el Estado de Resultados las ganancias antes de interés, impuestos y depreciación (EBITDA) es de 700 000 soles cada año. Y el impuesto es de 30%, el tratamiento que se le da tanto para fines tributarios y contables se muestran en la tabla 6.

Tabla 6

Tratamiento Tributario y Tratamiento Contable del Leasing Financiero

Tratamiento Tributario (Tasa Imponible 30%)					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
EBITDA	S/. 700.000	S/. 700.000	S/. 700.000	S/. 700.000	S/. 700.000
Depreciación	S/. 200.000	S/. 200.000	S/. 200.000	S/. 200.000	0
Ingreso Imponible	S/. 500.000	S/. 500.000	S/. 500.000	S/. 500.000	S/. 700.000
Impuesto a pagar	S/. 150.000	S/. 150.000	S/. 150.000	S/. 150.000	S/. 210.000
Tratamiento Contable (Tasa Imponible 30%)					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
EBITDA	S/. 700.000	S/. 700.000	S/. 700.000	S/. 700.000	S/. 700.000
Depreciación	S/. 160.000	S/. 160.000	S/. 160.000	S/. 160.000	S/. 160.000
Ingreso Imponible	S/. 540.000	S/. 540.000	S/. 540.000	S/. 540.000	S/. 540.000
Gasto por impuestos	S/. 162.000	S/. 162.000	S/. 162.000	S/. 162.000	S/. 162.000

Fuente: Elaboración propia

Como se puede ver en la tabla 6, en el año 1 la firma reconoce S/.162,000 de gasto por impuestos pero el impuesto a pagar es solamente de S/.150,000. Por lo tanto, el gasto por impuesto es mayor, al inicio, que los impuestos pagados. La diferencia de S/.12,000 es diferida a un periodo

futuro al usar la depreciación acelerada para propósitos tributarios. Los S/.12,000 son registrados como un pasivo diferido en los pasivos del Estado de Situación Financiera.

La base imponible y el valor en libros son utilizados para calcular el pasivo de impuesto diferido en el Estado de Situación Financiera. Al finalizar el año 1, el valor en libros del activo es de S/. 640,000 ($S/.800,000 - S/.160,000$) y la base imponible es de S/.600,000 ($S/800,000 - S/160,000$). Al multiplicar la diferencia S/.40,000 por la tasa imponible de 30%, obtenemos el pasivo del impuesto diferido igual a S/.12,000.

Durante la vida útil del activo, la depreciación total (la acumulada) durante todos los años, en el ejemplo 5 años, es lo mismo tanto para el tratamiento contable que en el tratamiento tributario. También, al finalizar el año 5 el valor en libros del activo es cero, para el tratamiento contable y en el año 4 para el tratamiento tributario.

Según Alva Matteucci (2012) a diferencia de la depreciación lineal la depreciación acelerada permite recuperar la inversión del activo de forma más rápida.

Alva (2012) advierte que hay dos ventajas principales, desde el lado fiscal, la depreciación acelerada reduce los impuestos en los primeros años de vida del activo, debido a que a mayor depreciación la utilidad que es grabada por los impuestos disminuye y con ello los impuestos. Y desde el lado financiero, la depreciación se considera como un flujo entrante de efectivo generados por un proyecto de inversión.

2.2.2. Bases teóricas – científicas de Competitividad Empresarial

Concepto de Competitividad Empresarial

La competitividad proviene del vocablo en latín “*competo*” que significa competir y el sufijo “*dad*” que significa cualidad. Por el concepto etimológico de la palabra, la palabra competitividad quiere decir cualidad de competir.

Marginean (2007) en su artículo denominado “***Competitiveness: From microeconomics foundations to national determinants***” encontró que el término competitividad no estaba bien definida, siendo Michael Porter en su trabajo de 1990 que introdujo un marco conceptual. Habiendo diferencias cuando se habla competitividad en niveles macroeconómicos y sus interpretaciones microeconómicas.

A nivel macroeconómico se puede interpretar de tres maneras importantes, el primero es con la productividad, el segundo con la capacidad de crear calidad de vida, y la última con la capacidad de vender a mercados externos.

A nivel microeconómico, estos son las empresas, lo define muy bien Porter (2008) en su libro “Ser Competitivo” se trata de una posición relativa de la empresa en la industria y que depende tanto de factores internos, como el talento humano o el nivel de tecnología implementada, y de factores externos como son las otras empresas, los clientes, los proveedores, los posibles aspirantes y los productos suplentes, las cuales interactúan entre sí.

Por otro lado, Oyarce (2013) define a la competitividad de una empresa como la capacidad que tiene para ofrecer productos que cumplan ciertos estándares de calidad de los mercados locales a precios competitivos y que provean un retorno por los recursos empleados.

Para la *International Institute for Management Development* – IMD (2016) la competitividad empresarial es el conjunto de prácticas específicas de una empresa, comportamientos y dinámicas con el entorno que permiten a la empresa crear valor por medio del crecimiento a largo plazo y rentabilidad. Este último concepto, el cual se utiliza en el presente trabajo,

establece que el fin máximo de la competitividad es crear valor, que se traduce en calidad, sostenibilidad y un rendimiento adecuado.

Porter (2008) señala a la competitividad como un atributo positivo para avanzar en muchos ámbitos y mejorar la sociedad. En contrario de lo que se creía antes, Becker (2000) menciona que hasta el siglo XVIII las transacciones entre las partes se veía como un proceso de suma cero, en donde para que una parte ganara la otra tendría que perder. Sin embargo, en el siglo XVIII, las investigaciones demuestran dicha equivocación y que en realidad producían beneficio para las partes involucradas. Esta terminología está en consonancia con lo que dice Mathews (2009) la cual describe a la competitividad de la siguiente manera:

Del mismo modo la publicidad a través de las redes sociales es de fundamental importancia, y debe estar en constante actualización y dinamismo, esto se podría lograr realizando publicaciones que permitan la interacción con los seguidores sea más constante y amena, así también realizando concursos para su mayor participación. La utilización de imágenes divertidas relacionadas a temas de interés de su mercado objetivo. Además, también es importante invertir en publicidad en redes sociales como Instagram, WhatsApp, etc.

Un factor clave para atraer al público es dar a conocer los servicios que ofrece la empresa, para ello se propone realizar eventos con temáticas de algunas películas próximas a estrenarse, de esta manera no solo se logra la obtención de mayores ingresos, sino que también se incrementa el interés del público por asistir a la función.

“Yo puedo competir competitivamente y también ser competitivo para competir. De igual manera, puedo competir aniquiladoramente, es decir, buscando aniquilar o eliminar a mis competidores. Sin embargo, este accionar no es competitivo. Ser competitivo significa competir dentro de un espíritu de coexistencia, respetando al otro, dentro de un juego de clima de juego limpio” (p.07).

Becker está de acuerdo con Porter en que la competitividad no solo tiene que ver con empresas con fines de lucro, sino que también en las que están relacionados con la caridad u otras cuyo fin no es el lucro.

Porter (2008) en su mismo libro explica que la competitividad no solo se relaciona con los países y su economía, sino también a empresas que luchan por mercados, como el sujeto de estudios del presente trabajo. Con lo cual, se puede decir que hablar de competitividad empresarial está bien dicho y es aceptado en las investigaciones académicas.

Factores de la Competitividad Empresarial

Como se ha podido revisar hasta aquí, hay varias definiciones para el término de competitividad empresarial, que se diferencia cuando se abarca la competitividad desde un punto de vista macroeconómico.

Para medir la competitividad varios autores han definido sus propios factores, por ejemplo, Porter (2008) cita a los factores externos, cuando quiere esbozar una estrategia, a lo que se conoce como fuerzas competitivas: los compradores, proveedores, competidores, sustitutos y posibles aspirantes.

Por otro lado, Oyarce (2003) solo menciona fuentes internas: la productividad, el firme compromiso, actitud y motivación de los empleados y también acciones concretas de innovación.

También, hay quienes tratan de investigar solo un factor de la competitividad como Corona (2002) donde considera la innovación de las empresas vinculada con la competitividad, aunque deja en claro que la competitividad es una variable de varios factores: formación empresarial, habilidades administrativas, laborales y productivas, la gestión, la innovación y el desarrollo tecnológico.

Jiménez (2006) encuentra una carencia de un modelo de competitividad para las empresas, en contraste con la existencia de modelos de competitividad enfocados a un nivel nacional y regional. En base a esos modelos, Jiménez, extrae algunos factores y se modifican de forma significativa. El modelo planteado para desarrollar la competitividad en las empresas comprende los siguientes factores: Gestión Comercial, Gestión Financiera, Gestión de Producción, Ciencia y Tecnología, Internacionalización y Gestión Gerencial. Estos factores a su vez contienen subfactores tanto internos como externos.

Para la *International Institute for Management Development* – IMD (2016) la competitividad empresarial comprende factores externos como internos. A los factores externos los denomina componentes generales y a los internos componentes intrínsecos. Dichos factores son el estructural, industrial, de gobierno, organizacional, funcional, sostenibilidad, talento humano y el digital. Los factores se muestran en la Ilustración 1.

La tabla 7 resume los factores encontrados por los autores antes mencionados.

Tabla 7*Factores de Competitividad según diferentes autores*

Autores	Tipo de factores	Nombre de los factores
Porter (1998)	Factores Externos	Fuerza de los compradores
		Fuerza de los proveedores
		Fuerza de los competidores
		Fuerza de los sustitutos
		Fuerza de los nuevos aspirantes
Oyarce (2003)	Factores Internos	La productividad
		El firme compromiso
		Actitud y motivación de los empleados
		Acciones concretas de innovación
Corona (2002)	Factores Internos	Formación empresarial
		Habilidades administrativas, laborales y productivas
		La gestión
		La innovación
		Desarrollo tecnológico
Jiménez (2006)	Factores, con subfactores externos e internos	Gestión comercial
		Gestión financiera
		Gestión de producción
		Ciencia y tecnología
		Internacionalización

		Gestión Gerencial
IMD <i>Real World</i> <i>Real Learning</i> (2016)	Factores Externos	Factor Estructural
		Factor Industrial
		Factor de Gobierno
	Factores Internos	Factor Organizacional
		Factor Funcional
		Factor Sostenibilidad
		Factor Talento Humano
		Factor Digital

Fuente: Elaboración propia

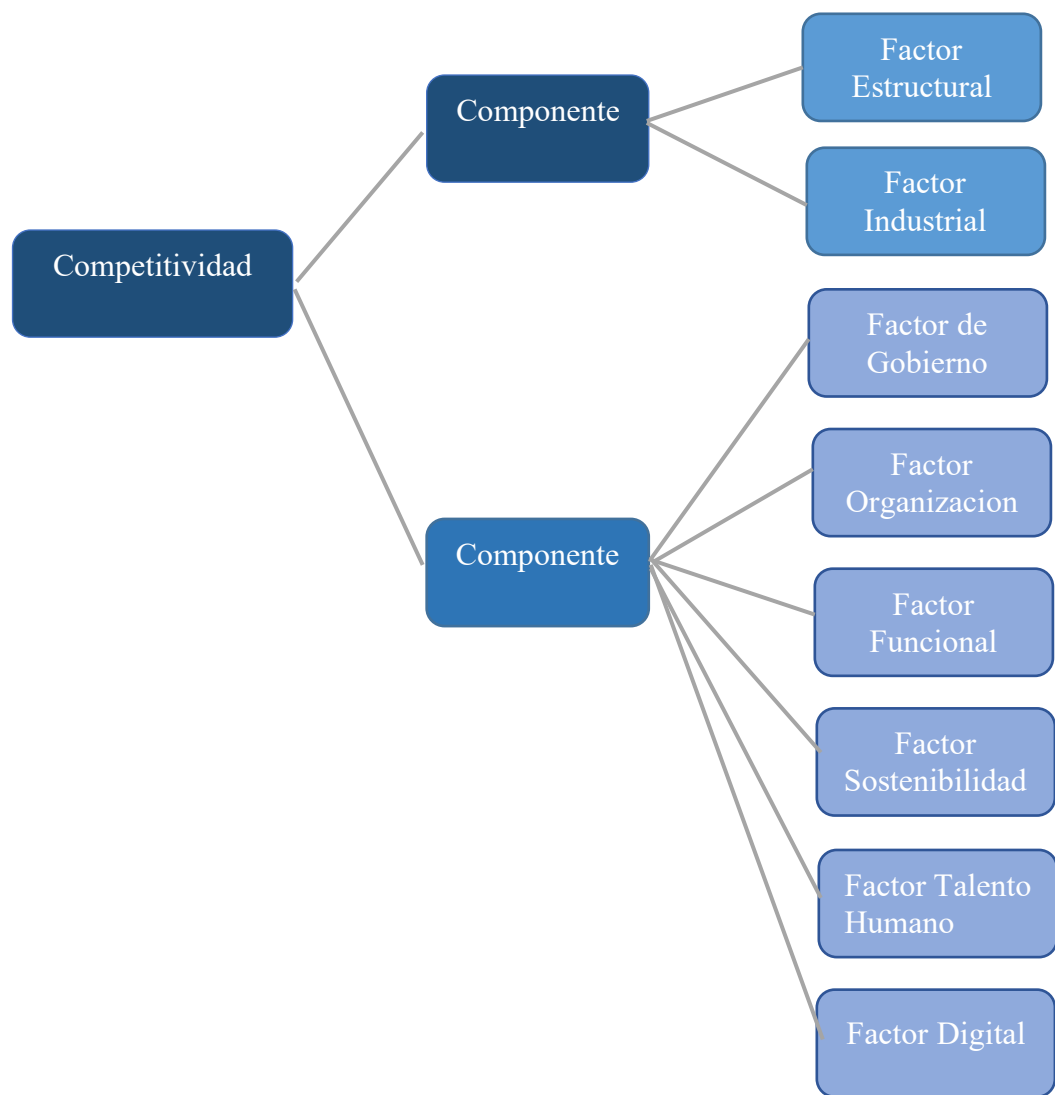


Figura 1. Estructura de la competitividad empresarial

Fuente: Tomado de International Institute for Management Development – IMD (2016)

Desglose de los factores de la Competitividad Empresarial según IMD

Se ha explicado de forma breve los factores de la Competitividad Empresarial según el IMD ya que un modelo de la encuesta online del 2015 fue adaptada para el cuestionario utilizado para el presente trabajo.

Componentes generales

a) Factor estructural

Este factor externo busca explicar la influencia del sistema empresarial y gubernamental del país en la competitividad de la empresa.

- Productividad del país: Es la relación de productos obtenidos por un sistema productivo y los recursos utilizados para obtener dicha producción. Los recursos genéricos utilizados son clasificados en el trabajo, el capital, la tierra y la capacidad empresarial.
- Comercio internacional: Tiene que ver con el grado de interrelación entre los países por medio de convenios bilaterales que facilitan la exportación e importación de productos y servicios.
- Marco regulatorio: El grado de distorsión que atenta contra el buen funcionamiento del mercado y limita el crecimiento de la

productividad. Muchas de estas fallas tienen su origen en regulaciones existentes y en fallas en el diseño o implementación de políticas públicas.

- Derechos de los grupos de interés: Algunos grupos de interés tienen derechos que están establecidos bajo las leyes, como es el caso de los accionistas o de los derechos las entidades gubernamentales sobre la empresa.
- Productividad laboral: Se define como la producción promedio por trabajador en un período de tiempo, se puede definir en términos de valor, por ejemplo, el precio por volumen deben cubrir los costos incurridos por el salario, para que pueda haber beneficios, mientras los precios son bajos, las empresas pueden verse animadas a estar en el sector informal, lo que puede perjudicar la calidad de los productos.

a) Factor industrial

- Tamaño de la industria: Depende de la cantidad de trabajadores en promedio que pertenecen a una empresa en promedio.
- Concentración de la industria: Cuantas empresas dominan a la industria.

- Regulación: Si la industria está caracterizada por una estricta regulación, como por ejemplo, el uso de datos de los clientes o el requerimiento de licencias, seguros adicionales.
- Estructura de costos: La cantidad de dinero que se necesita para entrar a competir en la industria.

Componentes intrínsecos

a) Factor de gobierno

- Función de supervisión de la Junta: Se refiere a si la junta general de accionistas cumple con su rol de supervisión de la gestión de la empresa.
- Rol estratégico de la Junta: La junta cumple con eficacia su papel estratégico dirigiendo y guiando la dirección de la compañía.
- Sucesión de ejecutivos: Se refiere si existe un proceso establecido para la sucesión de puestos de liderazgo.
- Gestión/ Interacción de la dirección: Tiene que ver con el grado de relación constructiva entre la junta y la equipo de gestión dentro de la empresa.

b) Factor organizacional

- Estrategia/ Alineación de objetivos: Si los objetivos de la empresa están alineados con la estrategia a largo plazo de la empresa.
- Desarrollo de Activos y Capacidades: Si las acciones del equipo de gestión construyen y adquieren activos que son difíciles de conseguir por la competencia.
- Participación de los empleados: Si el equipo de gestión motiva y compromete a los empleados con la estrategia y objetivos adoptados.
- Transparencia: Si el proceso de toma de decisiones dentro de la empresa es transparente.

a) Factor funcional

- Relación con los clientes a largo plazo: El grado en que la empresa se compromete a facilitar las relaciones estrechas con los clientes al fin de garantizar la continuidad y las interacciones en profundidad.
- Gestión de la innovación: El grado en que la empresa mejora continuamente su capacidad para entregar productos y servicios de calidad cada vez más alta.

- Proceso de gestión: El grado en que los procesos de gestión están altamente estandarizados y tienen un alto nivel de automatización.
- Adopción de tecnología / Productividad Adicional: El grado de capacidad de la empresa de adoptar nuevas tecnologías y métodos de producción para incrementar la productividad.

b) Factor talento humano

- Cultura de colaboración: El grado en que los valores clave de la compañía son mostrados por los ejecutivos y empleados de la empresa y son parte integral de los negocios cotidianos.
- Entrenamiento: El grado en que la formación que se les da los empleados de la empresa mejora efectivamente las habilidades pertinentes de toda la fuerza laboral dentro de la empresa.
- Integración de nuevo talento: El grado en que la empresa contrata nuevos trabajadores teniendo en cuenta las iniciativas de diversidad.
- Tasa de ausentismo: El grado en que el ausentismo debido a enfermedades es baja en la empresa.
- Productividad: El grado en que la productividad de los empleados es alta.

c) Factor sostenibilidad

- Integración de la gobernanza: Si hay un cuerpo de gobernanza sostenible cerca a los ejecutivos senior de la empresa, quienes son los más poderes e influyentes en la empresa.
- Estrategia de integración: El grado en que los indicadores de rendimiento de la empresa reflejan objetivos de sostenibilidad.
- Involucramiento de los grupos de interés: El grado en que las necesidades de los grupos de interés son regularmente recogidos y evaluados para la toma de decisiones sostenibles.
- Sistema de gestión de sostenibilidad: El grado en que la comunicación sobre los temas de sostenibilidad forma parte de su estrategia de comunicación general.

d) Factor digital

- Estrategia Digital: Si la empresa está implementando una estrategia digital que englobe a toda la empresa.
- Servicios Digitales: El grado en que la empresa ofrece productos y servicios digitales además de los tradicionales.

- Intranet/Internet: El grado en que la empresa usa canales digitales para la comunicación interna así como de forma externa.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

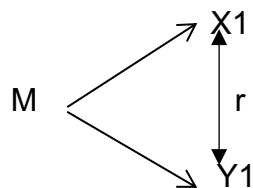
3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Es una investigación del tipo pura porque busca obtener información de las unidades de estudio mas no pretende modificar algún proceso administrativo en las empresas.

3.2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

La investigación está enmarcada dentro del nivel de investigación explicativa porque estudia la causalidad entre variables independiente y dependiente, es decir estudia la correlación entre las dos variables, incluyendo la relación causa-efecto (Sampieri *et al.*, 2010): el *Leasing* Financiero y la Competitividad Empresarial.

A continuación, el modelo del nivel explicativo:



M : Muestra

X1: Variable Independiente “Desempeño docente”

Y1: Variable dependiente “Imagen institucional”

R : Relación entre variables

3.3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación es no experimental transversal. Es no experimental porque no existe manipulación de las variables, y es transversal porque la recolección de datos se dio en un tiempo y espacio único (Sampieri *et al.*, 2010).

3.4. ÁMBITO DE ESTUDIO

La población de las empresas que se dedican a la actividad de transporte y que son principales contribuyentes ascienden a 69, según los registros de la SUNAT.

3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA

La muestra se estima en 59 empresas de transporte, los datos y el cálculo de la muestra se pueden observar en la tabla 8.

$$\text{Tamaño de Muestra} = \frac{p(1-p) \cdot Z^2 \cdot N}{D^2 \cdot (N-1) + p(1-p) Z^2}$$

Tabla 8

Cálculo de la muestra

N	Población	69	
P	Proporción de éxito	0,5	
Z	Nivel de confianza	1,96	(95% de confianza)
D	Nivel de precisión	0,05	(5%)
	MUESTRA	59	

Fuente: Elaboración propia

3.5.1. Población

La población es de 69

3.5.2. Muestra

La muestra es de 59

3.6. VARIABLES

Variable 1: *Leasing* Financiero

Variable 2: Competitividad Empresarial

La tabla 9 muestra la Operacionalización de las Variables, donde las dimensiones de la Variable Independiente: *Leasing* Financiero son Financiamiento y Planeamiento Tributario. Y las dimensiones de la variable dependiente son el Factor Digital, Gestión de la Empresa, Funcionamiento de la Empresa, Sostenibilidad, Desarrollo Humano y Factor Digital.

Tabla 9

Características y Operacionalización de las variables

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN		
		OPERACIONAL	DIMENSIONES	ESCALA
Variable independiente	"El leasing o arrendamiento es una alternativa de financiamiento de mediano plazo que permite a nuestros clientes adquirir activos fijos optimizando el manejo financiero y tributario de sus negocios" (Banco de Crédito del Perú, 2016)	Es una herramienta de financiación dimensionada en:	FINANCIAMIENTO	Ordinal
Leasing Financiero		Financiamiento y Planeamiento Tributario	PLANEAMIENTO TRIBUTARIO	
Variable Dependiente	"La competitividad empresarial en pocas palabras, podríamos decir que ser competitivo es la capacidad que tiene nuestra empresa de hacer las cosas mejor que su competencia, ya sea en términos de producto, producción, costes, calidad, de manera que al final suponga una ventaja a la hora de hacer nuestro negocio más rentable" (La Cámara de España, 2016)	Es una medida de desempeño de la empresa dimensionada en:	FACTOR INDUSTRIAL	Ordinal
Competitividad Empresarial		Factor Industrial,	GESTIÓN DE LA EMPRESA	
		Gestión Empresarial,	FUNCIONAMIENTO DE LA EMPRESA	
		Funcionamiento de la empresa,	SOSTENIBILIDAD	
		Sostenibilidad,	DESARROLLO HUMANO	
		Desarrollo Humano y Factor digital	FACTOR DIGITAL	

Fuente: Elaboración propia

3.7. INSTRUMENTOS Y FUENTES DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Los instrumentos fueron elaborados por el investigador, en base al apoyo de profesionales expertos en ambos temas, *leasing* financiero y competitividad empresarial, y el asesor correspondiente, el mismo que fue validado a través del estadístico de Alfa de Cronbach. Los cuales son:

- a) **El Cuestionario de *Leasing* Financiero**, que consta de 14 ítems, con 5 posibilidades de respuesta: Siempre, Casi Siempre, Algunas veces, Muy Pocas veces y Nunca. Las instrucciones para cumplimentar el cuestionario, fueron impresas en cada ejemplar y fueron leídas por el encuestador antes de ser entregadas a cada persona.
- b) **El Cuestionario de Competitividad Empresarial**: que consta de 16 ítems, con 5 posibilidades de respuesta: Siempre, Casi Siempre, Algunas veces, Muy Pocas veces y Nunca. Las instrucciones para cumplimentar el cuestionario, fueron impresas en cada ejemplar y fueron leídas por el encuestador antes de ser entregadas a cada persona.

3.8. TÉCNICA DE ANÁLISIS DE DATOS

Las preguntas relativas a los cuestionarios de *Leasing* Financiero y de Competitividad Empresarial, medidos a través de una escala de Lickert, fueron codificados con números, a fin de facilitar su procesamiento en una base de datos diseñada con el software estadístico SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) versión 20. Asimismo, con la finalidad de evitar sesgos de respuesta en los cuestionarios, los cuestionarios eran anónimos. Se realizaron las pruebas estadísticas pertinentes para la contratación de hipótesis.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. VALIDEZ DE CONFIABILIDAD DE LOS INSTRUMENTOS

4.1.1. Validez de contenido de los jueces

a) Variable *Leasing* Financiero

Según la validez efectuada por 3 expertos, resultados que aparecen en la validez del instrumento para la variable *Leasing* Financiero, se puede apreciar en la tabla 10, y la calificación del instrumento en la tabla 11.

Tabla 10

Valoración de expertos de la ficha de observación para la variable Leasing Financiero

INDICADORES	CRITERIOS	EXPERTO		
		1	2	3
1. Claridad	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado y entendible	4	4	4
2. Objetividad	Está expresado en conductas observables	4	3	4
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.	4	3	4
4. Organización	Existe una organización lógica de las preguntas	3	3	3
5. Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y calidad suficientes	4	3	3
6. Pertinencia	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados	4	3	4
7. Consistencia	Basado en aspectos teórico-científicos	3	2	3
8. Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones	4	4	4
9. Metodología	La estrategia responde al propósito de la investigación	4	3	3
10. Aplicación	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente	4	2	3

Fuente: Tomado de Constancia de Validación de Expertos

Tabla 11

Calificación del instrumento para la variable Leasing Financiero

NUEVA ESCALA	INTERVALO	SIGNIFICADO
0,000 -1,897	A	Adecuación total
1,898 - 3,795	B	Adecuación en gran medida
3,796 - 5,693	C	Adecuación promedio
5,694 - 7,591	D	Adecuación escasa
7,591 -9,487	E	Inadecuación

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

Según las tablas 10 y 11 así como los procesos que figuran en el anexo 05, la Distancia de Puntos Múltiples (DPP) es 1,789 y cae dentro del Intervalo A. Por tanto, el instrumento supera la prueba de validez (validez de contenido).

b) Variable Competitividad Empresarial

Según la validez efectuada por 3 expertos, resultados que aparecen en la validez del instrumento para la variable Competitividad Empresarial, se puede apreciar en la tabla 12, y la calificación del instrumento en la tabla 13.

Tabla 12

*Valoración de expertos de la ficha de observación para la variable
Competitividad Empresarial*

INDICADORES	CRITERIOS	EXPERTO		
		1	2	3
1.Claridad	Los ítems están formulados con lenguaje apropiado y entendible.	4	3	4
2.Objetividad	Está expresado en conductas observables.	5	4	4
3.Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.	4	4	4
4.Organizacion	Existe una organización lógica de las preguntas.	5	4	5
5.Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y calidad suficientes.	5	3	4
6.Pertinencia	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados.	5	3	4
7.Consistencia	Basado en aspectos teórico-científicos.	4	3	4
8.Coherencia	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.	5	2	4
9.Metodologia	La estrategia responde al propósito de la investigación.	5	2	4
10. Aplicación	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente	5	4	4

Fuente: Tomado de Constancia de Validación de Expertos

Tabla 13*Calificación del instrumento para la variable Competitividad Empresarial*

NUEVA ESCALA	INTERVALO	SIGNIFICADO
0,000 - 1.876	A	Adecuación total
1,877 - 3,753	B	Adecuación en gran medida
3,754 - 5,630	C	Adecuación promedio
5,631 - 7,508	D	Adecuación escasa
7,509-9,381	E	Inadecuación

Fuente: Elaboración propia**Interpretación:**

Según las tablas 12 y 13 y los procesos que figuran en el anexo 6, la Distancia de Puntos Múltiples (DPP) es 2,218 y cae dentro del Intervalo B. Por tanto, el instrumento supera la prueba de validez (validez de contenido).

4.1.2. Validez interna de los instrumentos

4.1.2.1. Análisis de correlación de los ítems

Tabla 14

Análisis de Correlaciones de la Variable Leasing Financiero

LEASING FINANCIERO		Correlación de Pearson
1	La tasa de interés que asume su empresa al contratar <i>Leasing</i> es adecuada con los beneficios potenciales que le puede traer a su empresa.	,464**
2	Generalmente la entidad ofrece que ofrece el <i>Leasing</i> financia más del 70% la inversión del activo	,572**
3	El monto de inversión que se requiere para obtener el activo objeto del <i>Leasing</i> no es dado por otros medios de financiamiento, como crédito bancario.	,665**
4	El plazo negociado del contrato del <i>Leasing</i> con la entidad financiera es adecuado para su empresa	,641**
5	Las cuotas periódicas que se debe pagar a la entidad <i>Leasing</i> se adaptan a los flujos de caja, o ingresos, generados por la empresa.	,705**
6	Los fondos generados por la depreciación se invierten en un nuevo proyecto de inversión o productos con atributos tecnológicos actualizados	,646**
7	Por medio del <i>Leasing</i> Financiero es más fácil adquirir activos especializados o productos con atributos tecnológicos actualizados	,716**
8	Los trámites documentarios para contratar <i>Leasing</i> financiero son más fáciles en	,630**

comparación con otros tipos de créditos que ha realizado la empresa

9	Es más factible considerando las tasas y seguros para conseguir un <i>Leasing</i> Financiero que cualquier otra herramienta de financiación	,745**
10	Es más riesgoso contratar <i>Leasing</i> Financiero que otros medios de financiamiento	,672**
11	Los flujos de ingreso generados por el activo objeto de <i>Leasing</i> generalmente financian los pagos que se deben hacer a la institución	,501**
12	El beneficio de la depreciación producto del uso del <i>Leasing</i> es el mejor motivo por el que realiza el contrato de Leasing	,672**
13	La empresa prefiere adquirir un activo por el <i>Leasing</i> Financiero para aprovechar el Crédito Fiscal tanto por la cuota del Leasing Financiero como en la venta del activo	,658**
14	El contrato de <i>Leasing</i> Financiero y la entidad con la que realiza dicho contrato ayuda y le da soporte a su empresa sobre las obligaciones que tiene ante entidades reguladoras y cómo declarar correctamente los ingresos	,609**

Fuente: Tomado de Reporte SPSS – Encuesta

Interpretación:

En la tabla 14, se muestra la magnitud de la correlación; es decir, cuál es el aporte de cada uno de los ítems con el resultado de su variable *Leasing* Financiero y cómo podemos apreciar el grado de correlación es demasiado alto, tal como lo corrobora el alfa de Cronbach.

Tabla 15*Análisis de Variabilidad de la Variable Leasing Financiero*

	LEASING FINANCIERO	Media	Varianza
1	La tasa de interés que asume su empresa al contratar <i>Leasing</i> es adecuada con los beneficios potenciales que le puede traer a su empresa	3,22	1,084
2	Generalmente la entidad ofrece que ofrece el <i>Leasing</i> financia más del 70% la inversión del activo	3,64	,996
3	El monto de inversión que se requiere para obtener el activo objeto del <i>Leasing</i> no es dado por otros medios de financiamiento, como crédito bancario	3,54	1,343
4	El plazo negociado del contrato del <i>Leasing</i> con la entidad financiera es adecuado para su empresa	3,73	1,048

5	Las cuotas periódicas que se debe pagar a la entidad <i>Leasing</i> se adaptan a los flujos de caja, o ingresos, generados por la empresa.	3,61	1,083
6	Los fondos generados por la depreciación se invierten en un nuevo proyecto de inversión o productos con atributos tecnológicos actualizados	3,46	1,072
7	Por medio del <i>Leasing</i> Financiero es más fácil adquirir activos especializados o productos con atributos tecnológicos actualizados	3,59	1,176
8	Los trámites documentarios para contratar <i>Leasing</i> financiero son más fáciles en comparación con otros tipos de créditos que ha realizado la empresa	3,76	1,072
9	Es más factible considerando las tasas y seguros para conseguir un <i>Leasing</i> Financiero que cualquier otra herramienta de financiación	3,51	1,150

	Es más riesgoso contratar <i>Leasing</i>		
10	Financiero que otros medios de financiamiento	3,42	1,206
11	Los flujos de ingreso generados por el activo objeto de <i>Leasing</i> generalmente financian los pagos que se deben hacer a la institución	3,54	1,056
12	El beneficio de la depreciación producto del uso del <i>Leasing</i> es el mejor motivo por el que realiza el contrato de <i>Leasing</i>	3,39	1,232
13	La empresa prefiere adquirir un activo por el <i>Leasing</i> Financiero para aprovechar el Crédito Fiscal tanto por la cuota del <i>Leasing</i> Financiero como en la venta del activo	3,34	1,044
14	El contrato de <i>Leasing</i> Financiero y la entidad con la que realiza dicho contrato ayuda y le da soporte a su empresa sobre las obligaciones que tiene ante entidades	3,14	1,025

reguladoras y cómo declarar correctamente
los ingresos

Fuente: Encuesta, elaboración propia

Interpretación:

En la tabla 15, se aprecia el nivel de variabilidad de cada una de las preguntas que conforman el cuestionario de la Variable *Leasing* Financiero, todas las preguntas muestran alto nivel discriminante la cual le da validez interna a la variable.

Tabla 16*Análisis de Correlación de la Variable Competitividad Empresarial*

	COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	Correlación de Pearson
1	Pocas empresas dominan la industria	,490**
2	Hay una estricta regulación en la industria por parte del estado	,430**
3	Hay un proceso establecido para la sucesión de liderazgo de alto nivel	,501**
4	Los objetivos de la empresa están alineados con la estrategia a largo plazo	,503**
5	El proceso de toma de decisiones dentro de la empresa es transparente	,433**
6	El equipo de dirección identifica rápidamente y responde a la evolución de las tendencias del mercado	,523**
7	Los incentivos que se da a los trabajadores están ligados a la rentabilidad a largo plazo	,467**
8	Los procesos en la empresa están claramente documentados	,609**
9	Los procesos en la empresa son estandarizados y tienen un alto nivel de automatización	,423**
10	La empresa adopta rápidamente nuevas tecnologías y métodos de producción para aumentar su productividad	,467**
11	La cultura corporativa fomenta la colaboración y el intercambio de conocimientos en toda la empresa	,750**
12	La empresa gestiona activamente el bienestar general de los empleados	,647**

13	Los gerentes refuerzan la motivación y el compromiso entre los empleados	,425*
14	La capacitación otorgada por la empresa mejora las habilidades pertinentes de todos los empleados de la empresa	,690**
15	La empresa utilizada canales digitales unificados para comunicarse internamente como externamente	,386*
16	La empresa aprovecha las tecnologías móviles para el acceso independiente de la ubicación de la información/ productos	,528**

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

Interpretación:

En la tabla 16, nos muestra la importancia de la correlación; es decir cuál es el aporte de cada uno de los ítems con el resultado de su variable Competitividad Empresarial y cómo podemos apreciar el grado de correlación es demasiado alto, tal como lo corrobora el alfa de Cronbach.

Tabla 17*Análisis de Variabilidad de la Variable Competitividad Empresarial*

	COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	Media	Varianza
1	Pocas empresas dominan la industria	3,85	1,047
2	Hay una estricta regulación en la industria por parte del estado	3,37	1,216
3	Hay un proceso establecido para la sucesión de liderazgo de alto nivel	3,51	,728
4	Los objetivos de la empresa están alineados con la estrategia a largo plazo	3,64	,978
5	El proceso de toma de decisiones dentro de la empresa es transparente	4,02	,956
6	El equipo de dirección identifica rápidamente y responde a la evolución de las tendencias del mercado	3,56	,987
7	Los incentivos que se da a los trabajadores están ligados a la rentabilidad a largo plazo	3,39	,965

8	Los procesos en la empresa están claramente documentados	3,44	1,178
9	Los procesos en la empresa son estandarizados y tienen un alto nivel de automatización	3,64	,905
10	La empresa adopta rápidamente nuevas tecnologías y métodos de producción para aumentar su productividad	3,53	,989
11	La cultura corporativa fomenta la colaboración y el intercambio de conocimientos en toda la empresa	3,49	1,057
12	La empresa gestiona activamente el bienestar general de los empleados	4,08	1,055
13	Los gerentes refuerzan la motivación y el compromiso entre los empleados	3,80	1,156
14	La capacitación otorgada por la empresa mejora las habilidades pertinentes de todos los empleados de la empresa	3,75	1,027

	La empresa utilizada canales digitales		
15	unificados para comunicarse internamente como externamente	3,59	,949
	La empresa aprovecha las tecnologías		
16	móviles para el acceso independiente de la ubicación de la información/ productos	3,37	1,188

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

Interpretación:

En la tabla 17, se aprecia el nivel de variabilidad de cada una de las preguntas que conforman el cuestionario de la Variable Leasing Financiero, todas las preguntas muestran alto nivel discriminante, lo cual, le da validez interna a la variable.

4.1.3. Confiabilidad de los instrumentos

Para la confiabilidad o fiabilidad de los instrumentos aplicados se ha hecho uso de una de las herramientas usados para estos fines denominadas Alfa de Cronbach, cuya valoración fluctúa entre - 1 y 1 como se muestra en la tabla 18.

Tabla 18*Escala de alfa de Cronbach*

Escala	Significado
-1 a 0	No es confiable
0,01 – 0,49	Baja confiabilidad
0,50 – 0,69	Moderada confiabilidad
0,70 – 0,89	Fuerte confiabilidad
0,90 – 1,00	Alta confiabilidad

Fuente: Elaboración propia

Para dicho cálculo se ha hecho uso del SPSS 20, sin reducir ningún elemento; es decir, de una sola medida, se presentan a continuación.

Tabla 19*Alfa de Cronbach Leasing Financiero*

Alfa de Cronbach	N de elementos
,887	14

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta**Interpretación**

En la Tabla 19 el coeficiente obtenido tiene el valor de 0,887 lo cual significa que el instrumento aplicado a la variable “Leasing Financiero” es de Fuerte confiabilidad.

Tabla 20

Alfa de Cronbach Competitividad Empresarial

Alfa de Cronbach	N de elementos
,818	16

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

Interpretación:

En la tabla 20 el coeficiente obtenido tiene el valor de 0,818 lo cual significa que el instrumento aplicado a la variable “Competitividad Empresarial” es de fuerte confiabilidad.

4.2. DATOS ESTADÍSTICOS SEGÚN LA NATURALEZA DE LA INVESTIGACIÓN

4.2.1. Prueba de normalidad

a) Prueba de normalidad para la variable Leasing Financiero

Planteamiento de Hipótesis:

Ho: La distribución de la variable Leasing Financiero tiene una distribución normal.

H1: La distribución de la variable Leasing Financiero no tiene una distribución normal.

Nivel de Significancia: 0,05

Estadístico de Prueba:

Tabla 21

Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra para la Leasing Financiero

LEASING FINANCIERO			
N			59
Parámetros normales	Media		48,90
	Desviación estándar		9,946
Máximas diferencias extremas	Absoluta		,108
	Positivo		,078
	Negativo		-,108
Estadístico de prueba			,108
Sig. asintótica (bilateral)			,084 ^c

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

Regla de decisión

$P(\text{sig asintot}) < 0,05$: rechazar la H_0

$P(\text{sig asintot}) > 0,05$: No rechazar la H_0

Decisión Estadística

$0,084 > 0,05$; por tanto, se falla en rechazar la hipótesis nula, es decir los datos de la variable *Leasing* Financiero tiene una distribución normal.

Interpretación

En la tabla 21 los datos de la variable *Leasing* Financiero presenta una distribución normal.

a) Prueba de normalidad para la variable Competitividad Empresarial

Planteamiento de hipótesis:

H_0 : La distribución de la variable Competitividad Empresarial tiene una distribución normal.

H_1 : La distribución de la variable Competitividad Empresarial no tiene una distribución normal.

Nivel de Significancia: 0,05

Estadístico de Prueba:

Tabla 22

Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra para la Competitividad Empresarial

COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL			
N			59
Parámetros normales	a, b	Media	58,03
		Desviación estándar	8,506
Máximas diferencias extremas		Absoluta	,107
		Positivo	,100
		Negativo	-,107
Estadístico de prueba			,107
Sig. asintótica (bilateral)			,087^c

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

Regla de decisión

P (sig asintot) < 0,05: rechazar la Ho

P (sig asintot) > 0,05: No rechazar la Ho

Decisión estadística:

0,087 > 0,05; por tanto, fallamos en rechazar la hipótesis nula, es decir los datos de la variable Competitividad Empresarial tiene una distribución normal.

Interpretación:

En la tabla 22 los datos de la variable Competitividad Empresarial presenta una distribución normal.

4.2.2. Prueba de homocedasticidad

a) Prueba de homogeneidad de varianzas para la variable *Leasing* Financiero

Planteamiento de hipótesis:

Ho: La varianza de la variable del *Leasing* Financiero son iguales

H1: La varianza de la variable del *Leasing* Financiero no son iguales

Nivel de Significancia: 0,05

Estadístico de Prueba:

Tabla 23

Prueba de Homogeneidad de Varianzas

Estadístico de Levene	df1	df2	Sig.
1,583	1	57	,213

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

Regla de decisión

P (sig asintot) < 0,05: rechazar la Ho

P (sig asintot) > 0,05: No rechazar la Ho

Decisión Estadística:

0,213 > 0,05; por tanto, fallamos en rechazar la hipótesis nula, es decir los datos de la variable *Leasing* Financiero presenta varianzas iguales.

Interpretación:

En la tabla 23 la variable Competitividad Empresarial presenta homogeneidad de varianzas.

a) Prueba de homogeneidad de varianzas para la variable Competitividad Empresarial

Planteamiento de hipótesis:

Ho: La varianza de la variable del Competitividad Empresarial son iguales.

H1: La varianza de la variable del Competitividad Empresarial no son iguales.

Nivel de Significancia: 0,05

Estadístico de Prueba:

Tabla 24

Prueba de Homogeneidad de Varianzas

Estadístico de Levene	df1	df2	Sig.
,000	1	57	,989

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

Regla de decisión

P (sig asintot) < 0,05: rechazar la Ho

P (sig asintot) > 0,05: No rechazar la Ho

Decisión Estadística:

0,989 > 0,05; por tanto, fallamos en rechazar la hipótesis nula, es decir los datos de la variable Competitividad Empresarial presenta varianzas iguales.

Interpretación:

En la tabla 24 la variable Competitividad Empresarial presenta homogeneidad de varianzas.

4.3. PRUEBA DE HIPÓTESIS

4.3.1. Verificación de la primera hipótesis específica

a) Formulación de la hipótesis estadística

H_0 : El *Leasing* Financiero en su dimensión Financiamiento no se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.

H_1 : El *Leasing* Financiero en su dimensión Financiamiento se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

b) Nivel de significancia

Para todo valor de probabilidad igual o menor que 0,05, se acepta H1 y se rechaza Ho.

c) Zona de rechazo

Para todo valor de probabilidad mayor que 0,05, se acepta Ho y se rechaza H1.

d) Estadístico de prueba

Correlación de Pearson

Tabla 25

Correlación de Pearson

		COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	Financia miento
COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	Correlación de Pearson	1	,552**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	59	59
Financiamiento	Correlación de Pearson	,552**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	59	59

******. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas)

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

e) Regla de decisión

Rechazar H_0 si la sig. es menor a 0,05

No rechazar H_0 si la sig. es mayor a 0,05

f) Interpretación

En la tabla 25 observamos una correlación de **55,2%** entre las dos variables, además, la Sig.(significancia asintótica) mostrada por el SPSS es 0,00 menor a 0,05, en consecuencia se toma la decisión de rechazar la Hipótesis nula (H_0) aun nivel de confianza del 95%, y se acepta la Hipótesis Alterna (H_1).; es decir; ***El Leasing Financiero en su dimensión Financiamiento se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.***

4.3.2. Verificación de la segunda hipótesis específica

a) Formulación de la hipótesis estadística

Ho: El *Leasing* Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario no se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016

H₁: El *Leasing* Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

b) Nivel de Significancia

Para todo valor de probabilidad igual o menor que 0,05, se acepta H₁ y se rechaza Ho.

c) Zona de rechazo

Para todo valor de probabilidad mayor que 0,05, se acepta Ho y se rechaza H₁.

d) Estadístico de prueba

Correlación de Pearson

Tabla 26*Correlación de Pearson*

		COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	Planeamiento Tributario
COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	Correlación de Pearson	1	,441*
	Sig. (bilateral)		,000
	N	59	59
Planeamiento Tributario	Correlación de Pearson	,441*	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	59	59

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas)

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

e) Regla de decisión

Rechazar H_0 si la sig. es menor a 0,05

No rechazar H_0 si la sig. es mayor a 0,05

f) Interpretación

En la Tabla 26 observamos una correlación de 44.1% entre las dos variables, además, la Sig.(significancia asintótica) mostrada por el SPSS es 0.00 menor a 0.05, en consecuencia se toma la decisión de rechazar la Hipótesis nula (H_0) aun nivel de confianza del 95%, y se acepta la

Hipótesis Alterna (H1).; es decir; *El Leasing Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.*

4.3.3. Verificación de la tercera hipótesis específica

a) Formulación de la hipótesis estadística

Ho: El *Leasing* Financiero no se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

H₁: El *Leasing* Financiero se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

b) Nivel de Significancia

Para todo valor de probabilidad igual o menor que 0,05, se acepta H1 y se rechaza Ho.

c) Zona de rechazo

Para todo valor de probabilidad mayor que 0,05, se acepta Ho y se rechaza H1.

d) Estadístico de prueba

Correlación de Pearson

Tabla 27

Correlación de Pearson

		COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	LEASING FINANCIE RO
COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	Correlación de Pearson	1	,560**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	59	59
LEASING FINANCIERO	Correlación de Pearson	,560**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	59	59

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas)

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

e) Regla de decisión

Rechazar Ho si la sig. es menor a 0,05

No rechazar Ho si la sig. es mayor a 0,05

f) Interpretación

En la tabla 27 observamos una correlación de 56% entre las dos variables, además, la Sig. (significancia asintótica) mostrada por el SPSS es 0.000 menor a 0.05, en consecuencia, se toma la decisión de rechazar la Hipótesis nula (H_0) aun nivel de confianza del 95%, y se acepta la Hipótesis Alternativa (H_1).; es decir; *El Leasing Financiero se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.*

4.3.4. Verificación de la hipótesis general

a) Formulación de la hipótesis estadística

H_0 : El *Leasing* Financiero no influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

H_1 : El *Leasing* Financiero influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.

b) Nivel de significancia

Para todo valor de probabilidad igual o menor que 0,05, se acepta H1 y se rechaza Ho.

c) Zona de rechazo

Para todo valor de probabilidad mayor que 0,05, se acepta Ho y se rechaza H1.

d) Estadístico de prueba

Regresión Lineal

Tabla 28

Regresión Lineal

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado ajustado	Error estándar de estimación	Sig.
1	,560	,313	,301	7,111	,000

Fuente: Elaboración propia con apoyo de Reporte SPSS-Encuesta

e) Regla de decisión

Rechazar Ho si la sig. es menor a 0,05

No rechazar Ho si la sig. es mayor a 0,05

f) Interpretación

En la Tabla 28 observamos una influencia del 31,3% entre la variable independiente sobre la variable dependiente, además, la Sig. (significancia asintótica) mostrada por el SPSS es 0.000 menor a 0,05, en consecuencia, se toma la decisión de rechazar la Hipótesis nula (H_0) aun nivel de confianza del 95%, y se acepta la Hipótesis Alterna (H_1).; es decir; *El Leasing Financiero influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.*

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La validez teórica efectuada sobre la estructura de los instrumentos que fuera calificada por el concurso de tres (3) jueces para la variable Competitividad Empresarial aparecen en las tablas 2, donde se demuestra que la valoración de los instrumentos, caen en el intervalo B que corresponde a “Adecuación en gran medida”.

Para la variable *Leasing* Financiero el resultado la calificación de los jueces caen en el intervalo A que corresponde a “Adecuación Total”.

En lo que respecta al análisis de fiabilidad la variable Competitividad Empresarial tiene un alfa de Cronbach de 0,818 y la variable *Leasing* Financiero tiene un alfa de Cronbach de 0,887, como se muestra en las Tablas 19 y 20. Según la escala de fiabilidad ambas variables tienen una “Fuerte Confiabilidad”.

En lo que respecta a los análisis para cada variable, tanto la variable Competitividad Empresarial como la variable *Leasing* Financiero son variables paramétricas, ya que ambas presentan normalidad como lo muestran las tablas 21 y 22, y también muestran homocedasticidad, tal como se describe en las tablas 23 y 24.

Para la hipótesis específica (a): ***El Leasing Financiero en su dimensión Financiamiento se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.*** Este resultado no es consecuente con los resultados encontrados por Winfried (2011) en su proyecto de investigación donde analiza la elección de la cantidad destinada al *Leasing* Financiero con respecto a otros tipos de préstamos, con el fin de determinar su influencia en el desempeño financiero de las empresas listadas en la bolsa de valores de Nairobi en el periodo 2009 - 2013. Para una muestra de 30 empresas, se realizó la prueba de regresión para determinar el efecto del *Leasing* sobre el ROA, donde demuestra que la influencia es de 2,3% y no es significativa a un nivel de 5% de nivel de significancia.

Pero, si es consecuente con los resultados encontrados por Kampumure (2009) en su investigación buscó establecer la relación entre la competencia del *Leasing* Financiero, la estructura de arrendamiento y el desempeño percibido en las PYMEs. La investigación adoptó un estudio transversal combinado con el enfoque cuantitativo. La muestra en estudio fue de 132 PYMEs ubicadas en el distrito de Kampala. Los resultados del estudio mostraron que hay una relación positiva significativa entre la estructura del *Leasing* y el Rendimiento percibido, con una influencia de 60,7% a un nivel de significancia del 5%, lo que significa que, si hay una

estructura de *Leasing* más favorable, mayor es la percepción de rendimiento de las PYMEs.

Para la hipótesis específica (b): ***El Leasing Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016.***

No se ha encontrado alguna investigación relacionada sobre el *Leasing* Financiero y la Competitividad Empresarial; sin embargo, se encuentra siempre beneficios en Perú como en otros países, como en Estados Unidos, sobre las deducciones fiscales que favorecen a las empresas por contratar *Leasing*.

Como lo dice Quian (2011) en su investigación “El *Leasing* y el servicio de la gestión del ciclo de vida del producto: una perspectiva contable” menciona que la depreciación reduce el costo del *leasing*, como propietario del producto, las deducciones del impuesto son retenido por la empresa en vez de ser transferido a la institución que emitió el *Leasing*.

Para la hipótesis general: ***El Leasing Financiero influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.***

No se ha encontrado una investigación realizada anteriormente que relaciones y determine la influencia entre el *Leasing* Financiero sobre la Competitividad Empresarial.

Sin embargo, se han encontrado investigaciones que relacionan a la variable independiente con algún indicador financiero, que de alguna manera, nos muestra el desempeño y el posicionamiento de las empresas en la industria, una de estas, es la que muestra Salam (2013) en su investigación determina los efectos del financiamiento del *Leasing* Financiero sobre el desempeño financiero de las PYMEs localizadas en Munshingang y Kushtia en Bangladesh y la relación con el retorno sobre el patrimonio (ROE) de las empresas. La muestra para el estudio fue de 53 PYMEs. Los resultados muestran una correlación positiva entre el financiamiento del *Leasing* Financiero y el ROE usando el estadístico de regresión simple. Los resultados fueron que las actividades del *Leasing* Financiero pueden explicar la variabilidad del ROE en un 17,9% a un nivel de significancia del 5%.

CONCLUSIONES

Los resultados de la investigación permiten plantear las siguientes conclusiones:

1. El *Leasing* Financiero en su dimensión Financiamiento se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016, con 0,552, como se muestra en la tabla 25.
2. El *Leasing* Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016, con 0,441, como se muestra en la tabla 26.
3. El *Leasing* Financiero se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016, con 0,56, como se muestra en la tabla 27.
4. El *Leasing* Financiero influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016, con 0,313, como se muestra en la tabla 28.

RECOMENDACIONES

1. Los datos examinados en el presente estudio provienen de un año (2016), los datos podrían tener mayor solidez si se involucraría más de un año, con el fin de hacer un estudio longitudinal.
2. Las evidencias de este estudio encontraron que la Competitividad Empresarial de las empresas de transporte dependen de las actividades del *leasing*, por ello, se recomienda involucrarse en las prácticas del *Leasing* Financiero ya que tiene un impacto positivo en este tipo de empresas.
3. Es necesario mejorar las competencias de los gerentes que contratan *Leasing* en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, ya que una inversión en la capacitación en este tema, conduciría a mejores contratos de *Leasing* personalizados y mejorar la competitividad de la empresa y en última instancia mejorar la economía de la provincia de Tacna.
4. Los gerentes financieros deben esforzarse y tener cuidado para que todos los términos involucrados en el contrato del *Leasing* Financiero sean favorables a sus empresas. Esto se debe a que la duración del

contrato, seguros, revisiones e incentivos, no son mutuamente excluyente, todos dependen el uno del otro.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abolio, B., Mesones, A. y Roca, E. (2016). *Factores que limitan el crecimiento de las Micro y Pequeñas Empresas en el Perú (MYPES)*. Lima-Peru: PUCP.

Alva Matteucci, M. (2012). *El contrato de Leasing y la Depreciación acelerada: ¿Se deprecia el terreno más edificación o solo la edificación?* (B. PUCP, Editor) Obtenido de:

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/2012/04/16/el-contrato-de-leasing-y-la-depreciacion-acelerada-se-deprecia-el-terreno-mas-edificacion-o-solo-la-edificacion/>

Alva Matteucci, M. (2012). *Informes Tributarios*. Obtenido de El contrato de Leasing y la depreciación acelerada: ¿se deprecia el terreno más edificación o solo la edificación??: http://aempresarial.com/servicios/revista/252_1_WNPLPSOMZKMNCUFZCTQGCMUQMDRHAOFXCUJSMXFMIRALLFLNYB.pdf

Arancibia Cueva, M. (2004). *Informe Tributario*. Obtenido de Tratamiento Contable y Tributario de los Leasing: http://aempresarial.com/web/revitem/1_4520_39786.pdf

Assocodes y Asmer International. (1999). *Instrumentos Financieros del Comercio Internacional*. España: FUNDACION CONFEMETAL.

Banco de Crédito del Perú. (2016). *Leasing*. Obtenido de <https://www.viabcp.com/wps/portal/Home/pymes/financiamiento/capital-para-equilibrar-tu-negocio/leasing>

Becker , G. S. (2000). La Naturaleza de la Competencia. *Revista Libertas - Instituto Universitario ESEADE*, 10.

Camara de Comercio de España. (2016). *Innovación y Competitividad*. Obtenido de <https://www.camara.es/innovacion-y-competitividad/como-ser-competitivo>

Corona, L. (2002). *Innovación y Competitividad Empresarial*. Revista de la Facultad de Economía - Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 55-65. <https://www.redalyc.org/pdf/376/37602005.pdf>

Decreto Legislativo N° 299. (1984). *Ley de Arrendamiento Financiero*.

DL. N° 1086. (2008). *Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Promoción de la Competitividad, Formalización y Desarrollo de la Micro y Pequeña Empresa y Del Acceso al Empleo Decente*. Perú: El Peruano.

Federación Andalucía de Municipios y Provincias. (2014). *Cuadernos para Emprendedores y Empresarios. Gestión Financiera*. España: Biblioteca de Socioeconomía Sevillana.

Gutiérrez Herrera, A. L. (2003). *El contrato de Leasing: Su desarrollo fiscal en Costa Rica*. Escuela de Derecho. San José, Costa Rica: Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología - ULACIT. Obtenido de <http://bb9.ulacit.ac.cr/tesinas/publicaciones/030858.pdf>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. y Baptista, L. (2010). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.

IMD Real World Real Learning. (2016). *Evaluación de la Competitividad Empresarial*. Obtenido de IMD: <http://www.imd.org/uupload/imd.website/wcc/businesscompetitivenessassessmentprojects.pdf>

International Institute for Management Development - IMD. (2016). *Evaluación de la Competitividad Empresarial*. Obtenido de <http://www.imd.org/uupload/imd.website/wcc/businesscompetitivenessassessmentprojects.pdf>

Jiménez, M. (2006). *Modelo de Competitividad Empresarial*. Umbral Científico - Fundación Universitaria Manuela Beltrán, 115-125.

Kampumure, J. (2009). *Leasing Competence, Lease Structure and Perceived Performance of SMEs in Uganda*. Uganda: Makerere University.

Kaplan Schweser. (2016). *Book 3: Financial Reporting and Analysis*. United States: Kaplan.

Ley N°-28015. (2003). *Ley de Promoción y Formalización de la Micro y Pequeña Empresa*. Perú-Lima: El Peruano.

Leyva Saavedra, J. (2003). *El leasing y su configuración jurídica*. (P. U. Javeriana, Ed.) *Universitas* (106), 743-789. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=82510620>

López, L. A. (2009). *El Leasing y las Mypes*. *larepublica.pe*, págs. <http://larepublica.pe/columnistas/espiritu-emprendedor/el-leasing-y-las-mypes-16-11-2009>.

Marginean, S. (2007). *Competitiveness: From microeconomic foundation to national determinants*. Romania: Lucian Blaga University of Sibiu.

Mathews, J. C. (2009). *Competitividad: El significado de la competitividad y oportunidades de internalización para las Mypes*. Perú: Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional -USAID.

Morais, A. (2013). *Why Companies Choose to lease instead to buy?* Insights from academic literature. *Academia Revista Latinoamérica de Administración*, 432-446. España

MTPE. (2001). *Boletín de Economía Laboral*. Lima: MTPE.

Ortúzar Solar, A. (1990). *El contrato de Leasing*. Chile: Editorial Jurídica de Chile. Obtenido de <https://books.google.com.pe/books?id=Pk6Cbl9T6XYC&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>

Oyarce, J. A. (2013). *Excelencia empresarial y competitividad: ¿Una relación fructífera?* Panorama Socioeconómico, 58-63.

Peralta Suárez, L. H. (1999). *Las Pymes y las Alianzas Estratégicas para la exportación*. Lima: Universidad de San Martín de Porres.

Porter, M. E. (2008). *Ser Competitivo*. España: Harvard Business Press.

Saavedra, L. J. (2003). *El leasing y su configuración jurídica*. *Vniversitas*, 743-789.

Salam, A. (2013). *Effects of Lease Finance on Performance of SMEs in Bangladesh*. *International Journal of Science and Research (IJSR)*, 367-370.

Smith, C. W. y Wakeman, L. M. (1985). *Determinants of Corporate Leasing Policy*. *The Journal of Finance*, 895-908.

Vicenzo, B. (1990). *La locación financiera en el ordenamiento italiano*. Buenos Aires.

Vujović, S., Vukosavljević, D. y Bjeljic, Ž. (2014). Financing Tourist Activity. *J. Geogr. Inst. Cvijic*, 207-214.

Wanjiru Munene, W. (2014). *The effect of Lease Financing on the Financial Performance of companies listed at the Nairobi Securities Exchange*. Kenia: University of Nairobi.

Wei Quiang, R. B. (2011). *Lease and service for product life-cycle management: an accounting perspective*. *International Journal of Accounting & Information management*, 214-230.

Yang, J. (2012). *The Research on Financial Leasing and China's Small Micro Enterprises*. *CSCanada International Business and Management*, 33-37.

ANEXOS

Anexo 1: El Leasing Financiero y la Competitividad Empresarial en las Empresas de Transporte de la provincia de Tacna, región Tacna, año 2016

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	Independiente			1. TIPO DE INVESTIGACIÓN
¿De qué manera influye el Leasing Financiero en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son principales contribuyentes de la provincia de tacna, región tacna, año 2016?	Determinar cómo se relaciona el Leasing Financiero y la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son principales contribuyentes de la provincia de tacna, región tacna, año 2016.	El Leasing Financiero influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son principales contribuyentes de la provincia de tacna, región tacna, año 2016.	LEASING FINANCIERO	a) Financiamiento	- Tasa de interés - Monto de inversión	Forma: PURA 2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN
					- Periodo de Inversión	Tipo de Investigación: EXPLICATIVA
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS				
a) ¿De qué manera el Leasing Financiero en su dimensión Financiamiento influye en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son	a) Determinar cómo se relaciona el Leasing Financiero en su dimensión Financiamiento y la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son	a) El Leasing Financiero en su dimensión Financiamiento influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las	Dependiente	b) Planeamiento tributario	- Escudo Fiscal - Contingencias tributarias	3. POBLACIÓN 69
						4. MUESTRA
b) ¿De qué manera el Leasing Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario influye en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son principales contribuyentes de la provincia de tacna, región tacna, año 2016?	b) Determinar cómo se relaciona el Leasing Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario y la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son principales contribuyentes de la provincia de tacna, región tacna, año 2016.	b) El Leasing Financiero en su dimensión Planeamiento Tributario influye significativamente en la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte que son principales contribuyentes de la provincia de tacna, región tacna, año 2016	COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL	a) Industrial	- Número de empresas - Barreras de entrada	59
				b) Gestión Empresarial	- Gobierno empresarial - Objetivos estratégicos	5. TÉCNICA
				c) Funcionamiento de la empresa	- Orientación al mercado - Procesos	ENCUESTAS
c) ¿De qué manera el Leasing Financiero se relaciona con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016?	c) Determinar cómo se relaciona el Leasing Financiero con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.	c) El Leasing Financiero se relaciona significativamente con la Competitividad Empresarial en las empresas de transporte de la provincia de Tacna, Región Tacna, año 2016.		d) Sostenibilidad		6. INSTRUMENTO
				e) Desarrollo Humano	- Cultura corporativa - Capital humano	CUESTIONARIO
				f) Factor Digital	- Comunicación - Rapidez y capacidad de datos	

Anexo 2: Cuestionarios

Por favor, lea la siguiente información de fondo para familiarizarse con el tema antes de responder el cuestionario:

El Leasing Financiero es una herramienta clave de financiación para mejorar la productividad y la mejor orientación al cliente, tiene varios beneficios como la depreciación acelerada y la actualización tecnológica. Países como China e Inglaterra, han desarrollado muy bien esta herramienta, permitiéndoles mejorar la competitividad de las empresas dentro de las industrias.

La encuesta que usted llenará brindará información para evaluar como la implementación del Leasing Financiero influye en la competitividad en las empresas de transporte de Tacna.

El fin último es realizar una tesis y brindar aportes necesarios para la región de Tacna.

Por favor responder a todas las preguntas. Muchas gracias.

LEASING FINANCIERO

		En total Desacuerdo	En Desacuerdo	Ni en desacuerdo ni acuerdo	De Acuerdo	En total de Acuerdo
1.	La tasa de interés que asume su empresa al contratar Leasing es adecuada con los beneficios potenciales que le puede traer a su empresa					
2.	Generalmente la entidad ofrece que ofrece el Leasing financiera más del 70% la inversión del activo					
3.	El monto de inversión que se requiere para obtener el activo objeto del Leasing no es dado por otros medios de financiamiento, como crédito bancario					
4.	El plazo negociado del contrato del Leasing con la entidad financiera es adecuado para su empresa					
5.	Las cuotas periódicas que se debe pagar a la entidad Leasing se adaptan a los flujos de caja, o ingresos, generados por la empresa.					
6.	Los fondos generados por la depreciación se invierten en un nuevo proyecto de inversión o productos con atributos tecnológicos actualizados					
7.	Por medio del Leasing Financiero es más fácil adquirir activos especializados o productos con atributos tecnológicos actualizados					
8.	Los trámites documentarios para contratar Leasing financiero son más fáciles en comparación con otros tipos de créditos que ha realizado la empresa					
9.	Es más factible considerando las tasas y seguros para conseguir un Leasing Financiero que cualquier otra herramienta de financiación					
10.	Es más riesgoso contratar Leasing Financiero que otros medios de financiamiento					
11.	Los flujos de ingreso generados por el activo objeto de Leasing generalmente financian los pagos que se deben hacer a la institución					
12.	El beneficio de la depreciación producto del uso del Leasing es el mejor motivo por el que realiza el contrato de Leasing					
13.	La empresa prefiere adquirir un activo por el Leasing Financiero para aprovechar el Crédito Fiscal tanto por la cuota del Leasing Financiero como en la venta del activo					
14.	El contrato de Leasing Financiero y la entidad con la que realiza dicho contrato ayuda y le da soporte a su empresa sobre las obligaciones que tiene ante entidades reguladoras y cómo declarar correctamente los ingresos					

COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL

		En total Desacuerdo	En Desacuerdo	Ni en desacuerdo ni acuerdo	De Acuerdo	En total de Acuerdo
1.	Pocas empresas dominan la industria					
2.	Hay una estricta regulación en la industria por parte del estado					
3.	Hay un proceso establecido para la sucesión de liderazgo de alto nivel					
4.	Los objetivos de la empresa están alineados con la estrategia a largo plazo					
5.	El proceso de toma de decisiones dentro de la empresa es transparente					
6.	El equipo de dirección identifica rápidamente y responde a la evolución de las tendencias del mercado					
7.	Los incentivos que se da a los trabajadores están ligados a la rentabilidad a largo plazo					
8.	Los procesos en la empresa están claramente documentados					
9.	Los procesos en la empresa son estandarizados y tienen un alto nivel de automatización					
10.	La empresa adopta rápidamente nuevas tecnologías y métodos de producción para aumentar su productividad					
11.	La cultura corporativa fomenta la colaboración y el intercambio de conocimientos en toda la empresa					
12.	La empresa gestiona activamente el bienestar general de los empleados					
13.	Los gerentes refuerzan la motivación y el compromiso entre los empleados					
14.	La capacitación otorgada por la empresa mejora las habilidades pertinentes de todos los empleados de la empresa					
15.	La empresa utiliza canales digitales unificados para comunicarse internamente como externamente					
16.	La empresa aprovecha las tecnologías móviles para el acceso independiente de la ubicación de la información/ productos					

**Anexo 3: Constancia de validación del cuestionario Leasing
Financiero**

		UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN	
		ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACION	
 CONSTANCIA DE VALIDACIÓN			
Quien	suscribe,	<u>MOISÉS ISMAEL ESCOBEDO DUEÑAS</u>	
Documento	Nacional	de	Identidad N° <u>07512577</u>
<u>MAGISTER EN CONTABILIDAD: AUDITORIA, DOCENTE DE LA</u> <u>ESCUELA DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS</u>			
hago constar que evalué mediante Juicio de Expertos , el instrumento de recolección de información y método estadístico aplicado con fines académicos; considerándolos válidos para el desarrollo de los objetivos planteados en la investigación denominada: "EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE SON PRINCIPALES CONTRIBUYENTES DE LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA , AÑO 2016".			
Constancia que se expide en Tacna, en el mes de octubre del 2016.			
 Nombre: <u>MOISÉS ISMAEL ESCOBEDO DUEÑAS</u>			
D.N.I. <u>07512577</u>			
 Email : <u>ESTUDIOCONTABLEMYL@HOTMAIL.COM</u>			
Teléfono : <u>952676252</u>			



UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

DISEÑO DEL INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO Y MÉTODO DE INVESTIGACIÓN: "EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE SON PRINCIPALES CONTRIBUYENTES DE LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016"

I.- DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del juez: ESCOBEDO DUEÑAS MOISÉS ISMAEL
1.2. Cargo e institución donde labora: NNJDN - ESCF
1.3. Nombre del instrumento evaluado: Leasing financiero
1.4. Autor (es) del Instrumento: Roy Edward Díaz Núñez

II.- ASPECTOS DE EVALUACIÓN:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 1	Regular 2	Buena 3	Muy Buena 4	Excelente 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y comprensible.				X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.			X		
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.			X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.			X		
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad suficiente.			X		
6. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados.			X		
7. CONSISTENCIA	Basado en aspecto teórico-científico.		X			
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.			X		
10. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente.		X			

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Lugar y fecha: 13-10-16

Teléfono N°: 952676252

Firma del Experto Informante

DNI: 02512572



UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN

ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACION

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Quien suscribe, JOSE MEJIA SAIKA,

Documento Nacional de Identidad N° 00476716, (o Registro de Colegio)

CONTADOR PÚBLICO COLEGIADO - 13-101

hago constar que evalué mediante **Juicio de Expertos**, el instrumento de recolección de información y método estadístico aplicado con fines académicos; considerándolos **válidos** para el desarrollo de los objetivos planteados en la investigación denominada: **“EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE SON PRINCIPALES CONTRIBUYENTES DE LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016”**.

Constancia que se expide en Tacna, en el mes de setiembre del 2016.

Nombre: [Firma]

D.N.I. 00476716

Email : jmejias9@hotmail.com,

Teléfono : _____



UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN
ESCUELA DE POST GRADO
ADMINISTRACIÓN

DISEÑO DEL INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO Y MÉTODO DE INVESTIGACIÓN: "EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE SON PRINCIPALES CONTRIBUYENTES DE LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016"

I.- DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del juez: JOSE MEJIA SARA
1.2. Cargo e institución donde labora: FCIE / ESCF / UNJBG
1.3. Nombre del instrumento evaluado: Leasing financiero
1.4. Autor (es) del Instrumento: Roy Edward Díaz Núñez

II.- ASPECTOS DE EVALUACIÓN:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 1	Regular 2	Buena 3	Muy Buena 4	Excelente 5
1.CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y comprensible.				X	
2.OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.				X	
3.ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.				X	
4.ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.			X		
5.SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad suficiente.				X	
6.PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados.				X	
7.CONSISTENCIA	Basado en aspecto teórico-científico.			X		
8.COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	
9.METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.				X	
10.APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente.				X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: SE SUGIERE SU APLICACIÓN

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

85%

Lugar y fecha: 30/09/16

Teléfono N°:

Firma del Experto Informante

DNI: 00476716

Anexo 4: Constancia de validación del cuestionario Competitividad Empresarial

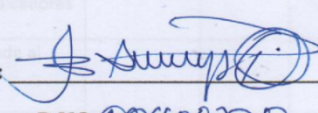
 **UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN**
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACION

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Quien suscribe, Bartolomé Jorge Anyoka Gutierrez,
Documento Nacional de Identidad N° 00490398, (o Registro de Colegio)
Registro N° 300 Colegio Administradores.

hago constar que evalué mediante **Juicio de Expertos**, el instrumento de recolección de información y método estadístico aplicado con fines académicos; considerándolos **válidos** para el desarrollo de los objetivos planteados en la investigación denominada: **"EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016"**.

Constancia que se expide en Tacna, en el mes de setiembre del 2016.

Nombre: 
D.N.I. 00490398

Email : baanyoka@yohoo.es
Teléfono : 976096971



UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

DISEÑO DEL INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO Y MÉTODO DE INVESTIGACIÓN: "EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016"

I.- DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del juez: Barbosa Jorge Amador Gutierrez
1.2. Cargo e institución donde labora: UNTBG - ESAD
1.3. Nombre del instrumento evaluado: Competitividad Empresarial
1.4. Autor (es) del Instrumento: Modificado del Cuestionario de "IMD - REAL WORLD REAL LEARNING" - https://imd.co1.qualtrics.com/jfe/form/SV_3t0vsSS4hPFisx7

II.- ASPECTOS DE EVALUACIÓN:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 1	Regular 2	Buena 3	Muy Buena 4	Excelente 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y comprensible.				X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.				X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.					X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad suficiente.					X
6. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados.					X
7. CONSISTENCIA	Basado en aspecto teórico-científico.				X	
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.					X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.					X
10. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente.					X

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: Aplicable

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Lugar y fecha: Setiembre 2016

Teléfono N°: 576096941

Firma del Experto Informante

DNI: 00490398



UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN

ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACION

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Quien suscribe, Miguel Francisco Torres Robaza,
Documento Nacional de Identidad N° 00412699, (o Registro de Colegio)
Prof. en Administración y Dirección de Empresas, Docente
Principal de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann
hago constar que evalué mediante **Juicio de Expertos**, el instrumento de recolección
de información y método estadístico aplicado con fines académicos; considerándolos
válidos para el desarrollo de los objetivos planteados en la investigación denominada:
“EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS
EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE SON PRINCIPALES CONTRIBUYENTES DE
LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016”.

Constancia que se expide en Tacna, en el mes de octubre del 2016.

Nombre: Miguel F. Torres Robaza
D.N.I. 00412699

Email : mifretores2010@hotmail.com
Teléfono : 944349166



UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

DISEÑO DEL INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DEL INSTRUMENTO Y MÉTODO DE INVESTIGACIÓN: "EL LEASING FINANCIERO Y LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE SON PRINCIPALES CONTRIBUYENTES DE LA PROVINCIA DE TACNA, REGIÓN TACNA, AÑO 2016"

I.- DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y nombres del juez:
- 1.2. Cargo e institución donde labora:
- 1.3. Nombre del instrumento evaluado: Competitividad Empresarial
- 1.4. Autor (es) del Instrumento: Modificado del Cuestionario de "IMD – REAL WORLD REAL LEARNING" - https://imd.co1.qualtrics.com/jfe/form/SV_3t0vsS4hPFisx7

II.- ASPECTOS DE EVALUACIÓN:

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 1	Regular 2	Buena 3	Muy Buena 4	Excelente 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y comprensible.				X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.				X	
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.				X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.					X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad suficiente.				X	
6. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados.				X	
7. CONSISTENCIA	Basado en aspecto teórico-científico.				X	
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.				X	
10. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente.				X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: Si es de aplicabilidad del instrumento

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

Lugar y fecha: Tacna, 19 de octubre del 2016

Teléfono N°: 944379166

Firma del Experto Informante
DNI: 00412699

Anexo 5: Evaluación juicio de expertos – Leasing Financiero

EVALUACIÓN CONSIDERANDO OPINIÓN DE 3 EXPERTOS

ITEM	EXPERTO 1	EXPERTO 2	EXPERTO 3	PROMEDIO POR ÍTEM	DIFERENCIA MAYOR VALOR - PROMEDIO	DISTANCIA DE PUNTOS MÚLTIPLES (DPP)	DIFERENCIA DEL MAYOR VALOR - 1	CÁLCULO D _{máx} (Distancia Máxima)
				a	b			e = d ²
1	4	4	4	4,00	0,00	0,00	3	9,00
2	4	3	4	3,67	0,33	0,11	3	9,00
3	4	3	4	3,67	0,33	0,11	3	9,00
4	3	3	3	3,00	0,00	0,00	2	4,00
5	4	3	3	3,33	0,67	0,44	3	9,00
6	4	3	4	3,67	0,33	0,11	3	9,00
7	3	2	3	2,67	0,33	0,11	2	4,00
8	4	4	4	4,00	0,00	0,00	3	9,00
9	4	3	3	3,33	0,67	0,44	3	9,00
10	4	2	3	3,00	1,00	1,00	3	9,00
TOTAL				34,33	SUMA	2,33		80,00
					RAÍZ CUADRADA	1,53		8,944

TAMAÑO DEL INTERVALO= D_{max}/5 = 1,789

RESPUESTA:

LA DISTANCIA DE PUNTOS MÚLTIPLES(DPP) es 1.789 y cae dentro del Intervalo A

NUEVA ESCAL	INTERVALO	SIGNIFICADO
0.000 - 1.897	A	Adecuación total
1.898 - 3,795	B	Adecuación en gran medida
3,796 - 5,693	C	Adecuación promedio
5,694 - 7,591	D	Adecuación escasa
7,591 - 9,487	E	Inadecuacion

Anexo 6: Evaluación juicio de expertos – Competitividad Empresarial

EVALUACIÓN CONSIDERANDO OPINIÓN DE 3 EXPERTOS

ITEM	EXPERTO 1	EXPERTO 2	EXPERTO 3	PROMEDIO POR ÍTEM	DIFERENCIA MAYOR VALOR - PROMEDIO	DISTANCIA DE PUNTOS MÚLTIPLES (DPP)	DIFERENCIA DEL MAYOR VALOR - 1	CÁLCULO D _{máx}
				a	b			Distancia Máxima: e = d ²
1	4	3	4	3,67	0,33	0,11	3	9,00
2	5	4	4	4,33	0,67	0,44	4	16,00
3	4	4	4	4,00	0,00	0,00	3	9,00
4	5	4	5	4,67	0,33	0,11	4	16,00
5	5	3	4	4,00	1,00	1,00	4	16,00
6	5	3	4	4,00	1,00	1,00	4	16,00
7	4	3	4	3,67	0,33	0,11	3	9,00
8	5	2	4	3,67	1,33	1,78	4	16,00
9	5	2	4	3,67	1,33	1,78	4	16,00
10	5	4	4	4,33	0,67	0,44	4	16,00
TOTAL				40,00	SUMA	6,78		123,00
					RAÍZ CUADRADA	2,603		11,091

TAMAÑO DEL INTERVALO= D_{máx}/5 = 2,218

RESPUESTA:

LA DISTANCIA DE PUNTOS MÚLTIPLES(DPP) es 2.218 y cae dentro del Intervalo B

NUEVA ESCALA	INTERVALO	SIGNIFICADO
0.000 -1.876	A	Adecuación total
1.877 - 3,753	B	Adecuación en gran medida
3,754 - 5,630	C	Adecuación promedio
5,631 - 7,508	D	Adecuación escasa
7,509-9,381	E	Inadecuación