

UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

Escuela Profesional de Contabilidad



Análisis comparativo de la rentabilidad económica antes, durante y post COVID-19 caso de estudio de la Empresa de Transporte de carga y Mercancías Servicios Generales Mavalvi EIRL, 2018 – 2023

Tesis para obtener el Título Profesional de Contador Público

Autor:

Juliana Cueto Dávila

Yovana Huamani Meza

Delicia Narcisa Manrique Varillas

Asesor:

Dr. Samuel Fernando Paredes Monzoy

Lima, marzo de 2025

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo **Samuel Fernando Paredes Monzoy**, docente de la Facultad de Ciencias empresariales, Escuela Profesional de Contabilidad, de la Universidad Peruana Unión.

DECLARO:

Que la presente investigación titulada: **“Análisis comparativo de la rentabilidad económica antes, durante y post COVID-19 caso de estudio de la Empresa de Transporte de carga y Mercancías Servicios Generales Mavalvi EIRL, 2018 - 2023”** del autor: Juliana Cueto Davila, Yovana Huamani Meza, Delicia Narcisa Manrique Varillas tiene un índice de similitud de 11% verificable en el informe del programa Turnitin, y fue realizada en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponde ante cualquier falsedad u omisión de los documentos como de la información aportada, firmo la presente declaración en la ciudad de Lima, a los 06 días del mes de marzo del año 2025.



Dr. Samuel Fernando Paredes Monzoy

Asesor

DNI 23813484

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En Lima, Raña, Vila Unión, a 06 día(s) del mes de marzo del año 2025 siendo las 11:30 horas, se reunieron los miembros del jurado en la Universidad Peruana Unión Sede Lima, bajo la dirección del (de la) presidente(s)

Hra. Jessia K. Sarmiento Viquez de (de) secretaria(s) Hra. Thelma Madian Lazo Pilco y los demás miembros Dr. Christian Bonica Vallejos Angulo y el (el) asesor(a) Samuel F. Rivas Montoy

con el propósito de administrar el acto académico de sustentación de la tesis titulada "Análisis Comparativo de la rentabilidad económica antes, durante y post COVID-19. Caso de estudio de la Empresa de Transporte y Mercancías de Registros Generales Navatvi EIRL, 2015 - 2023" del(a) bachiller(es) a Delicia Narcisca Manrique Varillas a Yavana Huamani Meza a Juliana Cueto Davila

conducente a la obtención del título profesional de:

Contador Público

El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando al (a la) / a (los) (las) candidato(s)/a hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas, y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por al (a la) / a (los) (las) candidato(s)/a. Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado.

Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Bachiller (a): Delicia Narcisca Manrique Varillas

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	15	B-	Bueno	Muy bueno

Bachiller (b): Yavana Huamani Meza

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	15	B-	Bueno	Muy bueno

Bachiller (c): Juliana Cueto Davila

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	15	B-	Bueno	Muy bueno

(*) Ver parte posterior

Finalmente, el Presidente del jurado invitó al (a la) / a (los) (las) candidato(s)/a a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y concluir el acto académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.


Presidente


Secretaria

Asesor

Miembro

Miembro

Bachiller (a)

Bachiller (b)

Bachiller (c)

* Esta sustentación fue realizado de manera virtual o online conforme al Reglamento General de Grados y Títulos 1)

INDICE

Contenido

Resumen	5
Abstract.....	7
Introducción.....	8
Materiales y métodos	14
Muestra.....	14
La población	14
Instrumento de recolección de datos	14
Alcance de la investigación	14
Técnicas de recolección de datos.	16
Procesamiento de datos.	16
Resultados.....	16
<i>Figura 2 Efecto de la pandemia en las ratios financieras de la empresa</i>	18
<i>Figura 3 Series de tiempo de ROA, margen bruto, margen operacional, margen neto (Ene2018-Dic2023)</i>	21
Discusión	25
Conclusión.....	26
Referencias	27
Anexos.....	32
Sumisión de la revista	34
Resolución de inscripción del perfil de proyecto de tesis en formato artículo aprobado por el consejo de facultad.....	35
Base de Recolección de datos.....	36
Carta de Autorización de la empresa	38
.....	38

AUTORES:

Juliana Cueto Davila
<https://orcid.org/0009-003-9594-373X>
Yovana Huamani Meza
<https://orcid.org/0009-0001-3428-2830>
Delicia Narcisa Varillas
<https://orcid.org/0009-0005-4716-1375>

ASESOR:

Samuel Fernando Paredes Monzoy
<https://orcid.org/0000-0002-9200-4716>

Análisis comparativo de la rentabilidad económica antes, durante y post COVID-19 caso de estudio de la Empresa de Transporte de carga y Mercancías Servicios Generales Mavalvi EIRL, 2018 – 2023.

Comparative analysis of economic profitability before, during, and after COVID-19: case study of the Cargo and Goods Transport Company Servicios Generales Mavalvi EIRL, 2018–2023

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo analizar y comparar la rentabilidad económica de la empresa y sus indicadores de margen bruto, margen operacional y margen neto antes, durante y post **COVID-19** entre los periodos 2018 al 2023. La metodología que se utilizó fue de enfoque cuantitativo, descriptivo y comparativo con un diseño no experimental. Se empleó un análisis de varianza (ANOVA) y serie de tiempo para determinar si existían diferencias significativas en los indicadores financieros entre los períodos antes (2018-2019), durante (2020-2021) y post **COVID-19** (2022-2023). indican que no hay diferencias estadísticamente significativas en ninguno de los indicadores financieros entre los tres períodos evaluados. Esto sugiere que la rentabilidad económica de la empresa no experimentó variaciones significativas atribuibles a las distintas etapas del **COVID-19**. Se concluye que las principales causas de esta

reducción son el aumento de los costos de operación y las interrupciones de la cadena de suministro impactando en los márgenes de rentabilidad, la reducción de costos y la automatización de los procesos administrativos.

Palabras claves: Covid-19, ROA, margen, rentabilidad; cargas y mercancías.

Abstract

The purpose of this research was to analyze and compare the company's economic profitability and its gross margin, operating margin, and net margin indicators before, during, and after *COVID-19* between the periods of 2018 and 2023. The methodology used was quantitative, descriptive, and comparative with a non-experimental design. Analysis of variance (ANOVA) and time series were used to determine whether there were significant differences in the financial indicators between the periods before (2018-2019), during (2020-2021), and after *COVID-19* (2022-2023). The results indicate no statistically significant differences in any of the financial indicators between the three periods evaluated. This suggests that the company's economic profitability did not experience significant variations attributable to the different stages of *COVID-19*. It is concluded that the main causes of this reduction are increased operating costs and supply chain disruptions impacting profit margins, cost reduction, and the automation of administrative processes.

Keywords: *COVID-19*, ROA, margin, profitability; cargo and goods.

Introducción

Es relevante determinar los factores que complicaron la situación económica antes, durante y post **COVID-19**, que permitió diagnosticar su estado actual de la rentabilidad económica e inversiones para obtener mejores resultados. Por ejemplo, la amortización de préstamos, sumado al exceso de compras en activos, su situación financiera se le dificultaba acreditar liquidez, lo cual obliga a una gestión por presión sobre deudas vencidas.

Al tener recursos económicos limitados, no pueden invertir y las oportunidades de crecimiento empresarial se ven repercutidas en el cumplimiento de sus obligaciones con el estado, los clientes y otros. Un hecho que se resalta en la empresa de transporte donde se realizó la investigación antes, durante y el post **COVID-19**. Las empresas informales absorbieron los ingresos debido a las ofertas de sus servicios, cuyos costos fueron menores, complicando a las empresas en el estado de situación financiera, en consecuencia, dificultando con sus responsabilidades deudas. Esto repercute en un servicio con muy poca calidad.

Zakarneh et al. (2022) mencionan que a nivel mundial las empresas fueron impactadas a raíz de la crisis económica por el **COVID-19**; por ejemplo, la rentabilidad de las empresas tuvo consecuencias negativas, debido a la pérdida de los beneficios económicos, las utilidades y las inversiones. A esto se sumó la paralización de muchos de los servicios que ofrecían las empresas, complicando de esta forma la situación económica. que tuvo una notable disminución de sus ingresos donde las inversiones y la calidad del servicio se vio afectada en la rentabilidad de la empresa.

Según Cui et al, (2021) la producción de los sectores de transporte de viajeros disminuyó entre el 3,08% y el 11,44%, mientras que la producción de los sectores de transporte de mercancías disminuyó entre el 1,03% y el 2,85%. Además, la **COVID-19** ha afectado negativamente la macroeconomía y la productividad de la mayoría de los sectores del transporte.

Según el informe de la INEI (2021) en el tercer trimestre de 2021, 8.774 empresas del sector comercial cesaron definitivamente sus actividades; en el cuarto trimestre de 2021, esa cifra aumentó en 1.567 empresas. Esta circunstancia fue consecuencia de la necesidad de analizar los estados financieros.

Por parte de CEPAL (2020) la crisis económica **COVID-19** tuvo un gran efecto en las naciones latinoamericanas y caribeñas, afectando las estructuras productivas y de negocios de las empresas que han visto fuertes caídas en sus ingresos, desafíos para sostener sus operaciones, pagar a sus empleados, compromisos financieros, y así obtener financiamiento de capital de trabajo.

Según los datos del **COVID-19**, las empresas lograron continuar operando y recuperar ingresos perdidos, como muestran los estados financieros. El éxito se basó en factores clave que impulsaron la recuperación del sector transporte, impactando positivamente los rendimientos y resultados de la empresa.

Por su parte Yudiandari (2018) y Tho'in (2019) subrayan la relevancia del rendimiento de los activos (ROA) como indicador del beneficio neto generado por el total de los fondos propios de una empresa. También destacan que un ROA más elevado está directamente relacionado con una mayor eficiencia en el uso de los activos de la empresa.

Según, (Orive y Cancelas, 2022, el objetivo del artículo es evaluar las consecuencias de las restricciones del *COVID-19* en el transporte de mercancías por carretera. Utilizando un análisis de series de tiempo y el desempeño del sistema, se pronosticó, la carga total transportada en 2020. Como resultado, representó solo el 40% de la carga prevista en el mes más crítico.

Según López (2018) menciona que la aplicación de la rentabilidad de la empresa Coesti S.A. puede aumentar la rentabilidad empresarial. El estudio fue de tipo descriptivo, utilizó métodos como encuestas, entrevistas y análisis documental para recopilar datos. Se concluyó que los ingresos de la empresa crecieron en relación con el capital invertido lo que se tradujo en un beneficio neto favorable, En 2016, tuvo un crecimiento del 27,51% en ventas resultó en una mejora del 2,65% en la rentabilidad financiera, según el método DuPont.

Asimismo, Ventocilla et al. (2024) realizó un estudio cuantitativo no experimental de diseño correlacional-causal. Con la participación de 40 directivos del sector, se aplicó una encuesta de 23 preguntas con escala Likert. Los resultados mostraron una fuerte correlación significativa ($p < 0,05$) entre los costes y la rentabilidad en entidades de servicios, con un coeficiente de Spearman de 0.843, confirmando su relación directa y significativa.

Por otra parte, Rodríguez y Aguayo (2022) entre 2018 y 2020, examinaron la situación financiera y el beneficio de la Cooperativa Interprovincial Transporte de Viajeros Carlos Alberto Aray. Se emplearon métodos descriptivos, cuantitativos, no experimentales y la técnica analítica documental. Los métodos empleados fueron un enfoque cuantitativo, descriptivo y no experimental y la técnica analítica documental. Se llegó a la conclusión de que el *COVID-19*, tuvo un impacto perjudicial en la economía nacional, es la razón de las discrepancias actuales en el análisis financiero.

Además, Erol (2023) concluyó que el *COVID-19* impactó la economía financiera y la estructura económica del transporte marítimo. A través del análisis de ratios en los estados financieros de 997 empresas, comparados con la crisis del 2008, se observó que, pese a las circunstancias, no hubo barreras para acceder al mercado monetario. Además, se mejoró la estructura del capital de trabajo y se implementó un plan de financiamiento equilibrado para garantizar la continuidad de los flujos de efectivo.

Por su parte, Mori et al. (2020) analizaron el impacto de la gestión financiera en los resultados económicos de la empresa mediante un estudio cualitativo transversal. Utilizando análisis de documentos, listas de comprobación y guías de entrevista, se determinó que el 70 % de las operaciones de gestión financiera no cumplían con los estándares. La disminución de la demanda de viajeros debido al *COVID-19* resultó en ingresos reducidos. El estudio concluye que la gestión tiene un impacto significativo en los resultados económicos y financieros.

Sin embargo, Ugando et al. (2023) propusieron un modelo de gestión financiera operativa para la empresa Bonanza S.A. con el objetivo de mejorar la toma de decisiones y optimizar las operaciones financieras. El estudio utilizó un enfoque mixto y un diseño transversal no experimental, además de técnicas explicativas, comparativas, descriptivas y exploratorias. Se concluyó que, en el año posterior al *COVID-19*, la empresa enfrentó pérdidas por devoluciones de efectivo debido al incumplimiento de contratos, y las proyecciones mostraron un exceso de financiamiento externo.

Asimismo, Flores y Blanco (2021) determino los costos operativos, la rentabilidad financiera de entidades de transporte de viajeros mediante indicadores financieros. Utilizando un enfoque descriptivo basado en análisis de documentos, entrevistas y observación, se encontró que los gastos operativos y el mantenimiento mostraron una diferencia mínima en los ingresos mensuales promedio. En cuanto a la rentabilidad, la segunda empresa alcanzó un 1,70%, la tercera un 8,19%, la última un 5,76%, mientras que la primera presentó una rentabilidad negativa del 20,84%. Se concluyo la importancia de una gestión financiera eficiente para alcanzar mejores resultados económicos en el sector del transporte de viajeros.

Además, Coronado (2018) analizó la rentabilidad de Rafael E.I.R.L. en Pariñas-Talara mediante una metodología cuantitativa con un nivel descriptivo-comparativo y un diseño preexperimental. A través del análisis de los estados financieros, se concluyó que la rentabilidad creció en proporción a la inversión y el patrimonio, aunque hubo una leve disminución en el rendimiento de los activos en el período anterior. Además, se invirtió más en materiales y equipos, lo que permitió evaluar una comparación semestral.

Según, Zapata (2021) considero la rentabilidad de las entidades de transporte de carga pesada entre 2013 y 2018 mediante un análisis financiero. A pesar de las dificultades con el margen de ganancia neta del sector, las empresas mostraron eficiencia en el uso de sus activos para generar ingresos. Los resultados indican que el ROA está un -2,02% por debajo de la media del sector (3,83%), mientras que el ROE refleja expansión y un beneficio de 4,38 soles.

Donde, Wijana et al. (2022) destaca que la rentabilidad de una empresa refleja tanto su capacidad para generar beneficios como su eficiencia en la gestión de recursos. Una empresa puede considerarse excelente si su rentabilidad demuestra de manera adecuada su sostenibilidad.

¿Existe diferencias de rentabilidad económicas antes, durante y post *COVID -19* en la empresa de transporte de carga y mercancía Mavalvi EIRL en los periodos 2018 al 2023?

El análisis comparativo de la rentabilidad económica de Mavalvi EIRL antes, durante y post *COVID-19* permitió comprender cómo la crisis afectó su rentabilidad y destacó la necesidad de adaptación operativa y financiera. Este estudio proporcionó información valiosa sobre la estabilidad y recuperación financiera de la empresa, ayudando a determinar su capacidad para cumplir obligaciones a corto y largo plazo mediante un análisis de ratios.

financieros. Su objetivo principal fue evaluar los estados financieros para tomar medidas basadas en los resultados, promoviendo una administración más eficiente y competitiva mediante herramientas como el ROA, margen operacional, bruto y neto.

Esto no solo contribuye a optimizar la competitividad de Mavalvi EIRL, sino que también sirve como modelo para futuras decisiones, la estrategia no solo optimiza la relación con los clientes, sino también fortalece la capacidad de la empresa para adaptarse y prosperar en un entorno dinámico.

Materiales y métodos

Muestra

El estudio se realizó a partir del análisis de 72 estados financieros y 72 estados de resultados correspondientes a los períodos 2018-2023. Se empleó una muestra no probabilística, seleccionada por conveniencia y basada en los criterios definidos por los investigadores. La investigación se llevó a cabo en una empresa de transporte de carga y mercancías, ubicada en el distrito de Ate, Lima.

Para acceder a los documentos, se obtuvo el consentimiento necesario de la empresa se aplicó un criterio de selección basado en la inclusión.

La población

La población está compuesta por los reportes de los estados financieros y estados de resultado mensuales de los 6 periodos antes, durante y post COVID-19, 2018 al 2023

Instrumento de recolección de datos

Se utilizaron los reportes financieros oficiales de la empresa, los cuales fueron sometidos a un análisis estadístico. Se emplearon como variables principales los indicadores de rentabilidad. ROA (rentabilidad sobre activos), margen bruto, margen operacional y margen neto.

Alcance de la investigación

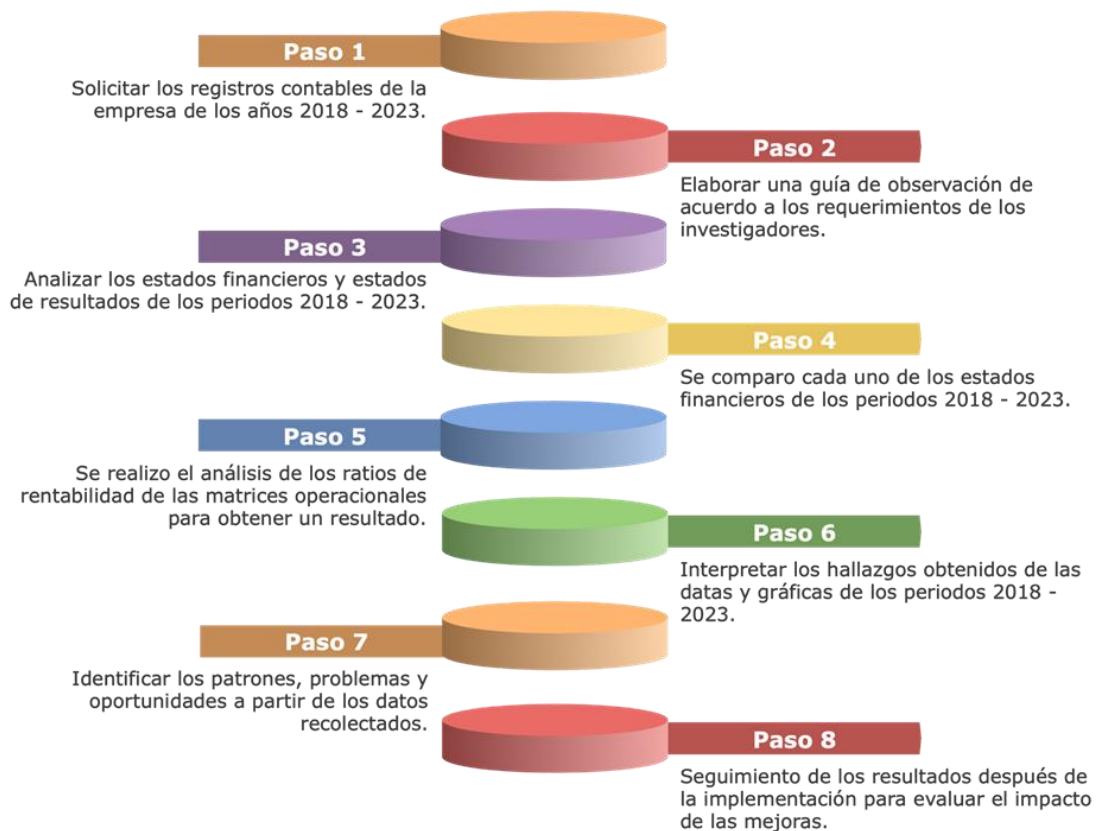
El análisis de los estados financieros de los períodos 2018-2023 se centró en cuatro indicadores clave: rentabilidad económica, margen bruto, margen operacional y margen neto.

Diseño Metodológico

La investigación utilizó un enfoque cuantitativo, descriptivo y comparativo con un diseño no experimental. El análisis se centró en comparar la rentabilidad económica sus componentes: Margen Bruto, Margen Operacional y Margen Neto de la empresa “Servicios Generales Mavalvi EIRL, afectadas antes, durante y post **COVID-19** entre los periodos 2018 al 2023.

PASOS METODOLÓGICOS PARA LA RECOPIACION DE INFORMACION

Figura 1. *Pasos metodológicos de investigación descriptiva y comparativa*



Fuente: *Elaboración propia*

Técnicas de recolección de datos.

Observacional

Revisión de documentos

Análisis documental

Procesamiento de datos.

El análisis de varianza (ANOVA) realizado no encontró diferencias significativas en los indicadores financieros de la empresa entre los períodos antes, durante y post *COVID-19* (2018-2023), ya que todos los valores p fueron mayores a 0.05. Esto indica que la rentabilidad económica de la empresa se mantuvo estable a lo largo de las distintas etapas del *COVID-19*.

Aspectos Éticos

La investigación se realizó respetando principios éticos como justicia, confidencialidad, integridad y objetividad. Dado que la información manejada era interna y delicada, no será publicada en repositorios públicos. Además, únicamente se procesaron datos no susceptibles, y se contó con los permisos y consentimientos éticos de la empresa involucrada.

Resultados

El análisis financiero de la empresa Mavalvi EIRL evidenció la evolución de sus márgenes de rentabilidad a lo largo del período de enero de 2018 a diciembre de 2023. Se destacaron las variaciones y tendencias asociadas a las distintas etapas, incluyendo el impacto provocado por el *COVID-19* en su desempeño financiero

Tabla 2. Estadísticos descriptivos del ROA, Margen bruto, Margen operacional y Margen neto (Ene 2018 – Dic-2023).

Variable	Anova p-value	DE	Media ± (%)	Mediana (%)	Q1 – Q3 (%)
1. ROA	0.938	25.09	-1.48 ±	-8.43	-15.00 – 9.76
2. Margen bruto	0.485	17.67	22.15 ±	22.01	7.09 – 34.60
3. Margen Operacional	0.507	22.57	17.86 ±	15.97	0.68 – 32.21
4. Margen Neto	0.243	25.55	-9.36 ±	-9.36	-26.33 – 7.28

El análisis mostró un promedio de ROA negativo (-1.48%), lo que refleja una baja rentabilidad de los activos en el período evaluado, acompañado de una alta variabilidad. Además, el rango intercuartílico del ROA osciló entre -15.00% y 9.76%, evidenciando una notable inestabilidad en los activos.

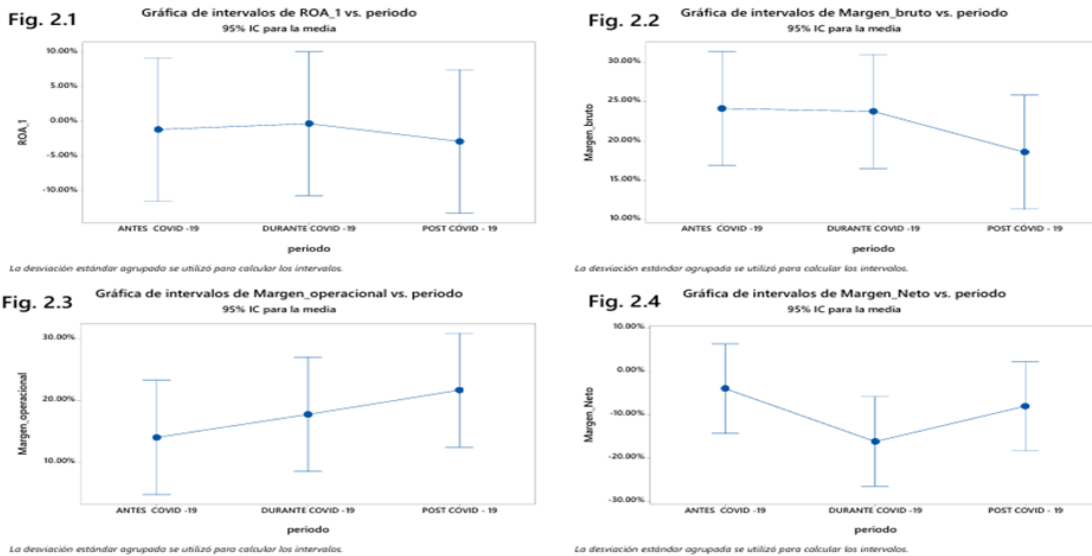
El margen bruto registró una media positiva del 22.15%, lo que refleja márgenes sólidos tras cubrir el costo de los bienes vendidos y con una variabilidad moderada. Durante la mitad del período analizado, equivalente a aproximadamente tres años, los márgenes oscilaron entre 7.09% y 34.60%, evidenciando una capacidad estable para generar beneficios brutos.

El margen operativo registró una media de 17.86%, indicando que la empresa generó ganancias operativas en la mayoría de los períodos, aunque con cierta variabilidad. El rango

intercuartílico fluctuó entre 0.68% y 32.21%, reflejando variaciones en la eficiencia operativa a través del tiempo.

El margen neto presentó una media de -9.36%, evidenciando pérdidas netas recurrentes. Durante la mitad de los períodos analizados, los márgenes oscilaron entre -26.33% y 7.28%, lo que refleja desafíos en la gestión financiera, particularmente en el control de gastos no operativos y el cumplimiento de sus obligaciones.

Figura 2 Efecto de la pandemia en las ratios financieras de la empresa



En términos generales, los indicadores financieros de la empresa durante el período 2018-2023 muestran que, a pesar de alcanzar márgenes brutos y operativos positivos, no se lograron ganancias netas consistentes. Esto evidencia problemas en las etapas finales del proceso financiero. La alta variabilidad registrada en los indicadores se atribuye a factores internos relacionados con la gestión financiera y operativa. Además, el análisis estadístico indica que estas problemáticas no están significativamente vinculadas a los efectos del **COVID-19**.

Fig. 2.1. Gráfica de intervalos de ROA vs. Periodo

El análisis de la Gráfica de intervalos de ROA muestra que, a pesar de pequeñas fluctuaciones y un leve aumento antes del **COVID-19**, durante el período de **COVID-19** se dio una ligera disminución, estos cambios no fueron estadísticamente significativos. Donde la empresa mantuvo una capacidad constante de generar rendimientos a partir de sus activos, con una estabilidad cercana al 5%, lo que indica una gestión eficiente de los recursos. La resiliencia de la empresa se destacó en los ajustes de costos y medidas de emergencia que le permitieron operar con menos recursos de manera eficiente. La ausencia de variaciones significativas durante y post **COVID-19** evidenció su capacidad de adaptación a condiciones económicas adversas. Sin embargo, en el período post **COVID-19**, se registró una leve disminución en el ROA, posiblemente relacionada con una desaceleración en la rentabilidad mientras se buscaba mantener la eficiencia en la recuperación económica. En conclusión, la empresa mostró una gestión financiera estable y eficiente durante las distintas etapas del **COVID-19**.

Fig. 2.2. Gráfica de intervalos de Margen Bruto vs Periodo

El margen bruto, promediaba aproximadamente al 25% antes del **COVID-19**, reflejando una rentabilidad adecuada para cubrir costos directos, aunque con variabilidad operativa. Durante el **COVID-19**, este margen disminuyó ligeramente por interrupciones en la cadena de suministro, costos de combustibles y ajustes operativos forzados. En el post **COVID-19**, la caída fue más acentuada, bajando del 20%, como consecuencia del aumento en los precios de combustibles, dificultades en la recuperación de la demanda y mayor competencia informal.

Fig. 2.3. Gráfica de margen operacional vs. período.

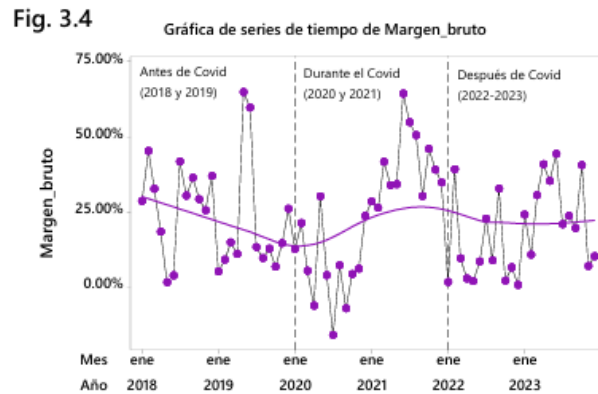
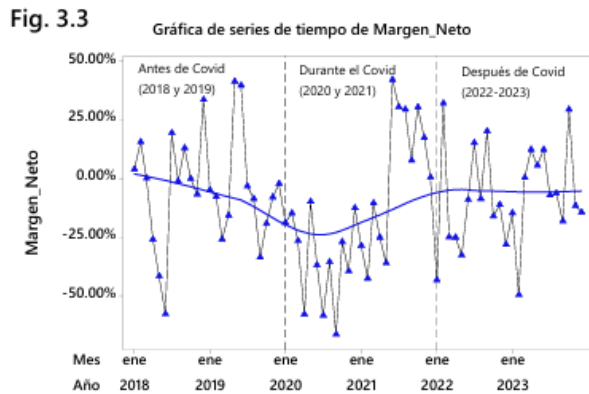
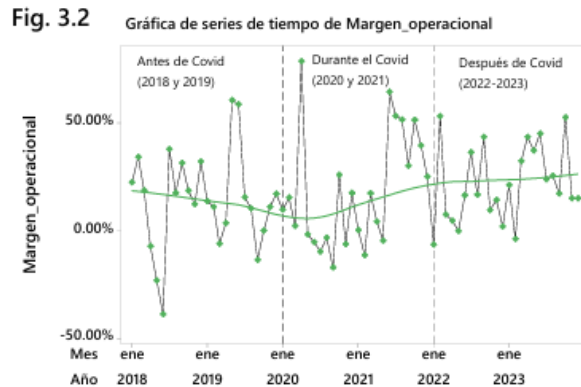
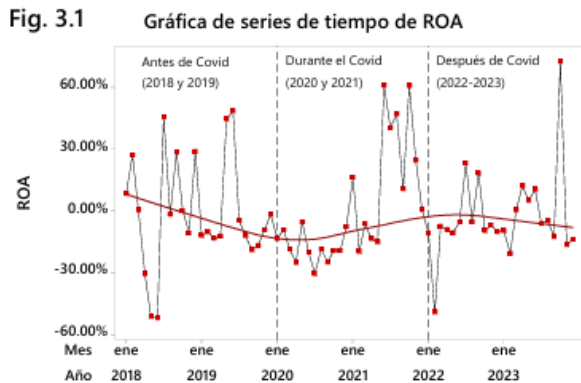
Antes del **COVID-19**, el margen operacional promedio era del 15 %, reflejando una rentabilidad moderada tras cubrir costos operativos. Durante el **COVID-19**, este margen aumentó a un 20 % gracias a ajustes como recortes de gastos, renegociación de contratos y mejora en la gestión de recursos. En el post **COVID-19**, el margen alcanzó un 25 %, debido a la consolidación de prácticas eficientes implementadas durante el **COVID-19**, como la automatización y la optimización de costos. Esto demuestra que la empresa ha fortalecido sus estrategias, preparándose para enfrentar desafíos futuros. Sin embargo, para mantener esta tendencia, será crucial seguir innovando en la gestión de costos y adaptarse a la incertidumbre económica.

Fig. 2.4. Gráfica de intervalo de margen neto vs. periodo

Antes del **COVID-19**, el margen neto promedio era negativo, reflejando dificultades para lograr rentabilidad debido a costos financieros elevados y endeudamiento. Durante el **COVID-19**, el margen neto se deterioró aún más, afectado por la caída en ingresos e incremento en costos, como el combustible, reducción de la demanda, el robo de unidades de transporte, que golpeó gravemente la producción de servicios. En el post **COVID-19**, hubo una leve recuperación, aunque el margen neto siguió siendo negativo debido a altos costos de combustible, la lenta recuperación de la demanda. Como la inflación y otros gastos estructurales.

También será esencial monitorear los gastos e impulsar innovaciones para mantener la competitividad en un entorno económico más desafiante, ya que la recuperación post **COVID-19** no garantiza el retorno automático a la rentabilidad.

Figura 3 Series de tiempo de ROA, margen bruto, margen operacional, margen neto (ene 2018 – Dic-2023)



La Figura. 3. El análisis muestra la evolución de las métricas de rentabilidad entre enero de 2018 a diciembre de 2023, marcando tres etapas claves: antes, durante y post **COVID-19**.

Fig. 3.1. Gráfica de series de tiempo de ROA

Antes del **COVID-19** (2018-2019): El ROA mostró alta variabilidad, fluctuando entre el 30% y el 60%, con una tendencia a la baja. Esto reflejaba problemas de eficiencia en la gestión de activos. Parte de esta inestabilidad se atribuyó al robo de un vehículo de transporte, lo cual ocasionó, gastos no planeados, pérdida de ingresos, aumento en costos de seguros e incremento en gastos de seguridad. Estos factores impactaron negativamente los rendimientos sobre la rentabilidad económica.

Durante el *COVID-19* (2020-2021): La tendencia del ROA continuó con algunos picos de mejora gracias al recortes de personal administrativo y optimización de costos operativos, estos ajustes redujeron temporalmente los gastos, el ROA permaneció con tendencia bajo y con valores negativos

Fig. 3.2. Gráfica de series de tiempo de Margen Bruto

Antes del *COVID-19* (2018-2019), El margen bruto presentaba alta tendencia, con picos cercanos al 50% y caídas alrededor del 0%. Lo que reflejaba una pérdida de eficiencia en la cobertura de los costos directos, principalmente combustible.

Durante la *COVID-19* (2020-2021), Se observó una caída en el margen bruto, seguida de picos elevados. Esto indica una gran inestabilidad, probablemente debida a dificultades para controlar los costos directos y ajustes constantes en la estructura de producción.

Periodo post *COVID-19* (2022-2023): La tendencia del margen bruto mostró una estabilización en torno al 25%, aunque la tendencia persistió. Esta estabilización refleja cierto nivel de control sobre los costos directos, gracias a ajustes implementados durante la crisis.

Conclusión: El gráfico del margen bruto evidencia alta variabilidad en todos los periodos, con una tendencia descendente antes del *COVID-19*, y una inestabilidad durante el *COVID-19*, estabilización moderada en el post *COVID-19*.

Fig. 3.3. Gráfica de series de tiempo de margen operacional

Antes del *COVID-19* (2018-2019): El margen operacional era altamente inestable, fluctuando entre el 40% y el -40%, con una tendencia descendente. Esto reflejaba las dificultades de la empresa para mantener una rentabilidad operativa estable, afectada principalmente por problemas de liquidez derivados del endeudamiento con los bancos.

Durante la *COVID-19* (2020-2021), La tendencia del margen operacional persistió, con picos de mejora mediante el recorte en los costos administrativos y reducción de personal en planilla. Estas medidas ayudaron a mitigar de forma temporal los impactos del *COVID-19*.

En el post *COVID-19* (2022-2023), Se evidenció una recuperación gradual, con menor variabilidad en el margen operacional y una línea de tendencia al alza hacia valores positivos.

Se concluye que el margen operacional refleja la capacidad de la empresa para adaptarse a los desafíos ocasionados por el *COVID-19*, mejorando progresivamente su rentabilidad operativa.

Fig. 3.4. Gráfica de series de tiempo de Margen Neto

Antes del *COVID-19* (2018-2019): Alta variabilidad con picos de hasta 25 % y caídas de -50 %, junto con una tendencia descendente.

Durante el *COVID-19* (2020-2021), El margen neto fue negativo, reflejando una disminución de la demanda con mayores costos y ajustes operativos. Los gastos operativos y financieros se incrementaron, afectando aún más el margen.

Post-COVID-19 (2022-2023), Se observa una ligera recuperación hacia valores negativos, impulsada por ajustes estructurales y control de costos. Sin embargo, no se logra una rentabilidad estable debido a la carga fiscal plena que limita las ganancias.

En resumen, la recuperación sigue siendo débil, y la empresa necesita optimizar su estructura financiera y controlar los costos para alcanzar estabilidad.

Ecuación de regresión múltiple

$$\text{ROA} = -0.1123 + 0.415 \text{ Margen bruto} + 0.230 \text{ Margen operacional} + 0.380 \text{ Margen Neto}$$

La ecuación de regresión múltiple indica que los tres márgenes ejercen una influencia positiva en la rentabilidad sobre activos (ROA) de la empresa. Entre ellos, el margen bruto tiene mayor impacto positivo, con un coeficiente de 0.415, seguido del margen neto con 0.380 y finalmente, del margen operacional con 0.230. Estos resultados sugieren que la mejora en la eficiencia de producción, representada por el margen bruto, es el factor principal para incrementar el ROA. Sin embargo, también es necesario optimizar la gestión operativa y financiera para maximizar la rentabilidad general de la empresa.

Tabla 3. *Coefficientes del Modelo, Significancia y Coeficiente de Determinación.*

Término	Coefficiente	p-value	R² (%)	R² – ajustado (%)	R² – predictive (%)
Constante	-0.1123	0.061 [†]			
Margen Bruto	0.415	0.021*			
Margen operacional	0.230	0.073 [†]	67.51	66.07	61.1
Margen Neto	0.380	0.012*			

[†] Significativo al 0.1. *Significativo al 0,05.

Los coeficientes del modelo indican que tanto el margen bruto como el margen neto son estadísticamente significativos ($p < 0.05$), mientras que el margen operativo no alcanza el nivel de significancia, aunque presenta un impacto moderado. El valor de R^2 del modelo es del 67.51%, lo que sugiere que el modelo explica adecuadamente la variabilidad del ROA, y el R^2 predictivo señala un buen ajuste para la predicción.

Discusión

Rodríguez y Aguayo (2022) entre 2018 y 2020, llega a la conclusión de que el **COVID-19**, tuvo un impacto perjudicial en la economía nacional,

Por otro lado, que la empresa Mavalvi EIRL no se vio afectado por el **COVID-19** en su rentabilidad el impacto se dio por otros factores internos y externos que se presentó en la empresa.

Según López (2018) menciona que la aplicación de la rentabilidad de la empresa Coesti S.A. puede aumentar la rentabilidad empresarial. El estudio, fue de tipo descriptivo, utilizó métodos como encuestas, entrevistas y análisis documental. Se llegó a la conclusión de que, los ingresos de la empresa crecieron en relación con el capital invertido,

En comparación a la empresa en estudio Mavalvi EIRL su rendimiento del ROA no fue favorable se utilizó el método observacional y estudio de caso como resultado no existe estadísticamente significancia.

Conclusión

La rentabilidad económica de la empresa no experimentó variaciones significativas atribuibles a las distintas etapas del COVID-19, en la empresa de transporte de carga y mercancías Mavalvi EIRL 2018 – 2023.

La empresa enfrentó desafíos, internos y externos, a lo largo de las tres etapas analizado. sin embargo, resulta clave implementar estrategias para reducir costos y ajustarse de manera efectiva a las dinámicas del entorno económico que se encuentra en constante cambio.

Las principales causas de esta reducción son el aumento de los costos operativos y las interrupciones de la cadena de suministro impactando en los márgenes de rentabilidad.

A pesar que los márgenes brutos y operativos son positivos, la empresa no logró alcanzar consistencia en las ganancias netas, lo que pone de manifiesto dificultades en las etapas finales del proceso financiero.

Para garantizar una rentabilidad estable a largo plazo, se recomienda una gestión eficiente de activos y estrategias sostenibles que fortalezcan la estabilidad en un contexto competitivo y desafiante.

El estudio sugiere que, aunque la empresa ha dado pasos hacia la recuperación, todavía enfrenta desafíos estructurales que requieren estrategias sólidas y sostenibles.

Referencias

Abanto, R., & Aguirre, M. A. (2023). *Gestión financiera y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de transportes Logística Lima Sur SAC*.

Al-hibari, A. A., & Al-matari, E. M. (2019). *Role of Time-Driven Resource-Consumption Accounting in Strategic Cost Reduction and Support of Supply Chain Management*. 8(2), 771–783.

Amondarain, Josune., & Zubiaur, Gaizka. (2013). Análisis contable. *Análisis Contable*, 6, 239. https://ocw.ehu.eus/file.php/245/TEMA_6_ANALISIS_DE_LA_RENTABILIDAD.pdf

Andrade Pinelo, A. M. (2023). Análisis del ROA, ROE y ROI. *Contadores y Empresas*, N°170, 60–62. <http://hdl.handle.net/10757/608313>

Arango, M., Ruiz, S., Ortiz, L., & Zapata, J. (2017). Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre. *Ingeniare*, 25, 707–720. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77254022014%0ACómo>

Arias, J., & Covinos, M. (2021). Diseño y metodología de la investigación. In *Enfoques Consulting EIRL*. <https://repositorio.concytec.gob.pe/handle/20.500.12390/2260>

Benavente, R. Isabel, Chavez, L. C. (2021). Análisis Comparativo de la Rentabilidad en la Empresa de Transporte de Carga Akenpectransol S.A.C., Ate, 2016 al 2020. *Proceso de Gestion de Compras de La Empresa Cencosud S.A. Metro*, 1, 67. <https://bit.ly/3BXwq5b>

Calduch, R. (2014). Metodos y tecnicas de investigacion internacional. Escuela Normal Superior-Mestros argentinos, 2, 180. [https://www.ucm.es/data/cont/docs/835-2018-03-01-Metodos y Tecnicas de Investigacion Internacional v2.pdf?fbclid=IwAR2KXBz1RzAkJ45LIQ6lzqqBGK_QTv3CUsmY_T4trbkJc20ILwSPf-yhEvc](https://www.ucm.es/data/cont/docs/835-2018-03-01-Metodos_y_Tecnicas_de_Investigacion_Internacional_v2.pdf?fbclid=IwAR2KXBz1RzAkJ45LIQ6lzqqBGK_QTv3CUsmY_T4trbkJc20ILwSPf-yhEvc)

Contable, A., & Issn E, F. (2020). La medición de los instrumentos financieros de activo: Algunos aspectos relevantes a partir de las Normas Internacionales de Información Financiera. *Actualidad Contable Faces*, 23(41), 103–127. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25764894006>

Coronado, M. jairo. (2018). Facultad de ciencias empresariales.

Cui, Q., He, L., Liu, Y., Zheng, Y., Wei, W., Yang, B., & Zhou, M. (2021). The impacts of COVID-19 pandemic on China' s transport sectors based on the CGE model coupled with a decomposition analysis approach. *Transport Policy*, 103(February), 103–115. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.017> Económico, E. (2020). Estudio Económico.

Erol, S. (2023). Assessing the impact of the Covid-19 pandemic on the financial and economic structure performance of Turkish sea freight transport sector. *Regional Studies in Marine Science*, 57, 102749. <https://doi.org/10.1016/j.rsma.2022.102749>

Estrella Perez, C., Ascona Ascona, H. S., Vega Espilco, P. O., & Bernedo Moreira, D. H. (2023). Capital de trabajo y rentabilidad del sector minero como efecto de pandemia por covid-19. *ECA Sinergia*, 14(1), 97–109. <https://doi.org/10.33936/ecasinergia.v14i1.5445>

Flores, L., & Blanco, J. (2021). Determinación de costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transportes urbano de pasajeros de la

ciudad de Puno –Perú. *Actualidad Contable FACES*, 43, 76–92.
<https://doi.org/10.53766/accon/2021.43.04>

Garrido, M. (2021). Análisis Comparativo de la Rentabilidad, Antes y Durante la Pandemia del COVID 19, en la Vidriería INSULEX, Cusco, Periodo: 2018 al 2021. *Proceso de Gestion de Compras de La Empresa Cencosud S.A. Metro*, 1, 67. <https://bit.ly/3BXwq5b>

Javier, J., & López, M. (2016). *Análisis contable comparativo de dos empresas de transporte*.

Jeny Marizol, H. R., Juan Michel, Z. C., & Otero, M. R. C. O. (2022). Economic impact of Covid-19 on the profitability of the company Goicochea & Auditores S. Civil, Jaén 2020 | Impacto económico do Covid-19 na rentabilidade da empresa Goicochea & Auditores S. Civil, Jaén 2020 | Impacto económico de la Covid-19 en I. *Sapienza*, 3(2), 693–712.
<https://doi.org/10.51798/sijis.v3i2.376>

Jeremias, M., & Montero, Y. (2021). *El covid-19 y su impacto en la rentabilidad en la empresa J&M Minera S.A.C., 2019-2020*. 133.

Kral, P., & Janoskova, K. (2019). Comparative analysis of the transport companies' performance in V4 countries using selected financial ratios. *Transport Means - Proceedings of the International Conference, 2019-October*, 1065–1069.

Llerena, D. (2018). “Análisis de la rentabilidad económica de una empresa de transporte de carga en la ciudad de trujillo, periodo 2016.” *Universidad Privada Del Norte*, 21.
<https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/11291>

Ming, W., & Huang, D. (2018). *Modelización de la rentabilidad de las líneas navieras de contenedores: teoría y evidencia empírica*. 72, 159–170. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.01.008>

Mori, K., Marin, K., & Villafuerte, A. (2020). Gestión financiera y su incidencia en los resultados económicos-financieros de una empresa de transporte. *Balance´s Tingo María*, 8(12), 47–56. <https://revistas.unas.edu.pe/index.php/Balances/article/view/236>

Nguyen, T., Quoc, K., Hang, T., Phan, N., & Hang, N. M. (2024). *THE EFFECT OF LIQUIDITY ON FIRM'S PERFORMANCE: CASE OF VIETNAM*. 11(1).

Orive, C., & Cancelas, G. (2022). *Investigación en Gestión y Negocios del Transporte*.

Previa, T., & El, A. O. (2011). *ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA “ANÁLISIS DE LOS COSTOS Y LA RENTABILIDAD CON AUTORAS: Mayra Liliana Armijos Gonzaga Carolina Elizabeth Barrera Criollo DIRECTOR: Lic. Nelson Cobos Suárez Mg. Sc.*

Ramshankar, A. T., & Girish, A. (n.d.). *ingeniería de materiales Sobre el desarrollo de un sistema de indicadores para evaluar la situación financiera de las empresas de transporte de mercancías por camión financiera de las empresas de transporte de mercancías por camión*. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/753/7/072017>

RENTABILIDAD EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES. (2021).

Risco, A. A. (2020). Clasificación de las investigaciones. *Universidad de Lima*, 4. <https://core.ac.uk/download/pdf/322967825.pdf>

Rodriguez & Aguayo. (2022). *Comparative analysis of profitability of the Interprovincial Cooperative of*. 7(11), 2152–2171. <https://doi.org/10.23857/pc.v7i8>

Ugando-Peñate, M., Solórzano-Bonilla, M. R., Sabando-García, Á. R., & Villalón-Peñate, A. (2023). Un Modelo de Gestión Financiera Operativa y su Efecto en la Rentabilidad del Sector Transportista. Caso Compañía Bonanza S.A. *Economía y Negocios*, 14(1), 69–83. <https://doi.org/10.29019/eyn.v14i1.1101>

Vásquez, M., Arapa, R., Nilda, P., Paricachua, N., & Gonzales, M. (2021). *Circulo Cultural Educa e Investiga*. 1(2), 51–62. <file:///C:/Users/LENOVO/Downloads/4.pdf>

Ventocilla-cerrón, L. A., & Torres-, P. A. A. (2024). *Artículo Original Gestión estratégica de costos y rentabilidad en empresas de transporte de carga por carretera, distrito de Ate (Lima - Perú), 2022 Strategic cost management and profitability in road freight transport companies , district of Ate (Lim. 11, 65–77.*

Yusri, A. Z. dan D. (2020). No Title No Title No Title. *Jurnal Ilmu Pendidikan*, 7(2), 809–820.

Zurita Farceque, T. (2018). *Factores que influyen en la rentabilidad de la empresa constructora Miranda Ingenieros S.R.L, 2017.*

Anexos

Matriz de Consistencia

TÍTULO: Análisis comparativo de la rentabilidad económica antes, durante y post *COVID-19*, caso de estudio de la empresa de transporte de carga y mercancías, servicios generales Mavalvi E.I.R.L. 2018 – 2023

OBJETIVO	VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES
O. GENERAL			
<ul style="list-style-type: none"> • Determinar el análisis comparativo de la rentabilidad económica (ROA) de los periodos antes, durante y post covid-19 en la empresa de transporte de carga y mercancías Mavalvi, 2018-2023 	Rentabilidad		ROA
			Utilidad neta /Activos totales
			Margen bruto
			Utilidad Bruta / Ventas
	<i>Covid-19</i> (contextual)		Margen operativo
			Utilidad Operacional /ventas

Margen Neto

Utilidad Neta / Ventas

O. ESPECIFICO

- Determinar el análisis comparativo del margen bruto antes, durante y post **COVID-19** en la empresa de Transportes de carga y mercancía Mavalvi, 2018 -2023

 - Determinar el análisis comparativo del margen operacional de los periodos antes, durante y post COVID-19 en la empresa de Transportes de carga y mercancía Mavalvi, 2018 -2023

 - Determinar el análisis comparativo del margen neto de los periodos antes, durante y post COVID-19 en la empresa de Transportes de carga y mercancía Mavalvi, 2018 -2023
-

Sumisión de la revista

28/4/25, 21:17 Gmail - Recepción de artículo - Revista Quipukamayoc

 **Gmail** yovana huamani meza <yovanahuamani14@gmail.com>

Recepción de artículo - Revista Quipukamayoc
1 message

Dr. Vladimir Rodríguez Cairo <revistasinvestigacion@unmsm.edu.pe> Tue, Jan 7, 2025 at 12:14 AM
To: YOVANA HUAMANI MEZA YOVANA HUAMANI MEZA <yovanahuamani14@gmail.com>

Estimado(a) YOVANA HUAMANI MEZA YOVANA HUAMANI MEZA:

Gracias por enviar su manuscrito titulado "Análisis comparativo de la rentabilidad económica antes, durante y post COVID-19 caso de estudio de la Empresa de transporte y mercancías de servicios generales Mavalvi EIRL, 2018-2023" a Quipukamayoc. A continuación, su artículo ingresará a la etapa de evaluación preliminar para verificar que cumpla con todas las directrices de envío y se haya recibido toda la documentación obligatoria.

Por medio del siguiente enlace del sistema de gestión de revistas online, usted podrá visualizar su avance en el proceso editorial:

URL del manuscrito: <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/authorDashboard/submission/29910>
Nombre de usuario/o: yovana

Si tiene cualquier pregunta, puede contactarnos exclusivamente a través de: editorrevistaquipu.fcc@unmsm.edu.pe

Resolución de inscripción del perfil de proyecto de tesis en formato artículo aprobado por el consejo de facultad.



"AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA, Y DE LA CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO"

RESOLUCIÓN N° 168-C-2024/UPeU-FCE-CF

Naña, Lima, 12 de junio de 2024

VISTO:

El expediente, de (del) la (las, los) bachiller(es): **Delicia Narcisca Manrique Varillas**, identificado(a) con código Universitario N° 202014895, **Yovana Huamani Meza**, identificado(a) con código Universitario N° 200920937 y **Juliana Cueto Dávila**, identificado(a) con código Universitario N° 201811072, de la Escuela Profesional de Contabilidad, de la Facultad de Ciencias Empresariales, de la Universidad Peruana Unión,

CONSIDERANDO:

Que la Universidad Peruana Unión tiene autonomía académica, administrativa y normativa, dentro del ámbito establecido por la Ley Universitaria N° 30220 y el Estatuto de la Universidad;

Que la Facultad de Ciencias Empresariales, de la Universidad Peruana Unión, mediante sus reglamentos académicos y administrativos, ha establecido las formas y procedimientos para la aprobación e inscripción del perfil de proyecto de tesis en formato artículo y la designación o nombramiento del asesor para la obtención del título profesional;

Que **Delicia Narcisca Manrique Varillas**, **Yovana Huamani Meza** y **Juliana Cueto Dávila**, ha(n) solicitado: la inscripción del perfil de proyecto de tesis titulado *"Análisis comparativo de la rentabilidad económica durante la pandemia y post pandemia, caso de estudio de la empresa de transporte de carga y mercancías servicios generales Mavalvi EIRL 2018 - 2023"* y la designación del Asesor, encargado de orientar y asesorar la ejecución del perfil de proyecto de tesis en formato artículo;

Estando a lo acordado en la sesión del Consejo de la Facultad de Ciencias Empresariales de la Universidad Peruana Unión, celebrada el 12 de junio de 2024, y en aplicación del Estatuto y el Reglamento General de Investigación de la Universidad;

SE RESUELVE:

Aprobar la inscripción del perfil de proyecto de tesis en formato artículo (Art. 52.4), DESIGNAR el ASESOR (Art. 53), docente experimentado en investigación, con conocimiento en la temática de estudio, metodología de investigación, el cual es NOMBRADO PARA MONITOREAR, GUIAR, ORIENTAR Y SUPERVISAR la ejecución del perfil de proyecto de tesis, asimismo, se les dispone un plazo máximo de doce (12) meses para la ejecución (Art. 54).

Titular	Código	CP	Título	Asesor	Distintivos
Delicia Narcisca Manrique Varillas	202014895		Análisis comparativo de la rentabilidad económica durante la pandemia y post pandemia, caso de estudio de la empresa de transporte de carga y mercancías servicios generales Mavalvi EIRL 2018 - 2023	Mg. Samuel Paredes Muñoz	Distintivo 1: Miro Thelma Madrin Lara Pico
Yovana Huamani Meza	200920937	Contabilidad y Gestión Tributaria			Distintivo 2: Dr. Christian Daniel Valliquis Angulo
Juliana Cueto Dávila	201811072	Tributaria			

Regístrese, comuníquese y archívese.



[Signature]
Dra. Maritza Soledad Arana Rodríguez
 DECANA



[Signature]
Dr. Karina Elizabeth Paredes Abanto
 SECRETARIA ACADÉMICA

Base de Recolección de datos

Mes	ANTES DEL COVID 2018-2019				DURANTE EL COVID 2020-2021				DESPUES DEL COVID 2022-2023			
	ROA	Margen bruta	Margen operacional	Margen Neto	ROA	Margen bruta	Margen operacional	Margen Neto	ROA	Margen bruta	Margen operacional	Margen Neto
Enero	8.38%	28.60%	22.41%	4.03%	13.52%	12.68%	9.72%	-18.76%	10.79%	1.72%	-6.47%	-43.24%
Febrero	27.04%	45.27%	34.19%	15.66%	-9.27%	21.25%	15.29%	-14.93%	49.34%	39.24%	53.10%	32.14%
Marzo	0.30%	32.66%	18.67%	0.19%	18.72%	5.46%	2.17%	-26.48%	-7.59%	9.58%	7.49%	-24.90%
Abril	30.69%	18.46%	-7.16%	-25.86%	25.16%	-6.16%	78.64%	-57.83%	-9.13%	2.86%	4.63%	-24.99%
Mayo	51.51%	1.65%	-23.10%	-41.56%	-5.47%	30.17%	-1.80%	-9.79%	10.68%	2.03%	-0.17%	-32.64%
Junio	52.14%	3.86%	-38.82%	-57.79%	20.21%	3.97%	-5.28%	-36.91%	-5.54%	8.55%	16.36%	-8.93%
Julio	45.44%	41.75%	37.87%	19.49%	30.63%	-15.93%	-9.69%	-58.30%	23.12%	22.77%	36.39%	15.26%
Agosto	-1.78%	30.43%	17.54%	-1.06%	18.62%	7.27%	-3.24%	-35.49%	-5.49%	8.93%	16.71%	-8.61%
Septiembre	28.23%	36.32%	31.47%	13.04%	25.02%	-7.05%	-17.10%	-66.46%	18.13%	32.73%	43.51%	20.35%
Octubre	0.07%	29.25%	18.59%	0.04%	19.32%	4.35%	25.86%	-27.01%	-9.74%	2.17%	9.60%	-15.97%
Noviembre	10.84%	25.57%	12.30%	-6.66%	19.40%	6.12%	-6.30%	-39.52%	-7.12%	6.57%	14.25%	-11.15%
Diciembre	28.72%	36.95%	32.09%	33.72%	-7.72%	23.68%	17.55%	-12.51%	10.30%	0.71%	1.92%	-28.10%

Enero	-	12.21%	5.23%	13.64%	-4.81%	16.13%	28.50%	0.27%	-28.62%	-9.81%	24.17%	21.15%	-14.66%
Febrero	-	10.33%	9.12%	11.03%	-7.71%	19.80%	26.35%	-11.41%	-42.55%	20.75%	10.79%	-3.89%	-49.59%
Marzo	-	13.32%	14.88%	-6.08%	-25.89%	-6.36%	41.65%	17.44%	-10.51%	0.33%	30.56%	32.25%	0.42%
Abril	-	12.45%	11.00%	3.52%	-15.66%	13.81%	33.91%	4.20%	-25.03%	11.92%	40.83%	43.43%	12.38%
Mayo	-	44.52%	64.86%	60.55%	41.51%	15.34%	34.16%	-4.68%	-36.06%	4.85%	35.31%	37.25%	5.64%
Junio	-	48.20%	59.70%	58.63%	39.75%	60.83%	64.34%	64.44%	42.22%	10.22%	44.32%	45.07%	12.45%
Julio	-	-4.70%	13.32%	15.57%	-3.16%	40.19%	54.82%	53.25%	30.64%	-6.27%	20.89%	23.76%	-7.07%
Agosto	-	12.27%	9.68%	10.25%	-8.55%	46.98%	50.52%	51.53%	29.53%	-4.86%	23.72%	25.47%	-6.30%
Septiembre	-	19.08%	12.78%	-13.57%	-33.63%	10.62%	30.27%	30.10%	7.82%	12.71%	19.62%	17.23%	-18.06%
Octubre	-	16.90%	6.82%	-0.01%	-19.16%	60.64%	45.96%	51.44%	30.49%	72.16%	40.58%	52.61%	29.55%
Noviembre	-	-9.34%	14.61%	11.05%	-7.95%	24.44%	39.06%	39.55%	17.43%	16.53%	7.03%	14.98%	-11.54%
Diciembre	-	-1.82%	26.06%	17.08%	-2.14%	0.47%	34.74%	25.06%	0.54%	13.97%	10.26%	14.96%	-14.31%

Carta de Autorización de la empresa

CARTA DE AUTORIZACION PARA RECOPIACION DE INFORMACION

SEÑOR (A) RECTOR DE LA UNIVERSIDAD PERUANA UNION


Ñaña 20 de mayo del 2024

De mi consideración.

Por el presente yo, **María Margarita Manrique Varillas**, en representación de **Servicios Gnerales Mavalvi EIRL**, con RUC 20515529111, domiciliado en la Avenida Miraflores N° 232-Ate, N° de contacto 999013723 Autorizo a **Yovana Huamani Meza**, Identificado con DNI N° 40487980, **Juliana Cueto Dávila** Identificado con DNI N° 40611211 y **Delicia Manrique Varillas**, Identificado con DNI N° 15385090, Bachiller en contabilidad por la universidad Peruana Unión, para brindar información y las facilidades del caso sobre los estados financieros del periodo 2018-2023 de mi representada con la finalidad de realizar el trabajo de investigación de un Artículo, titulado **Análisis Comparativo de la Rentabilidad Económica durante los periodos de Pre pandemia y Post pandemia Covid-19 caso de estudio en la empresa de transporte de carga y Mercancía**.

Sin otro en particular, queda de usted.

Atentamente

SERVICIOS GENERALES MAMAVI E.I.R.L.

MARIA M. MANRIQUE VARILLAS
GERENTE GENERAL