

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



Facultad de Ciencias Empresariales y Administrativas Carrera

Profesional de Contabilidad y Finanzas

**FACTORES QUE DETERMINAN LA INFORMALIDAD
EMPRESARIAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DEL ÁREA
URBANA DEL DISTRITO DE CAJAMARCA, PARA EL AÑO 2017**

Raúl Moisés Cotrina Mejía

Wilmer Peregrino Díaz

Asesor

Daniel Seclen Contreras

Cajamarca - Perú

Noviembre - 2018

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO



Facultad de Ciencias Empresariales y Administrativas Carrera

Profesional de Contabilidad y Finanzas

**FACTORES QUE DETERMINAN LA INFORMALIDAD
EMPRESARIAL EN EL SECTOR TRANSPORTE DEL ÁREA
URBANA DEL DISTRITO DE CAJAMARCA, PARA EL AÑO 2017**

Tesis presentada en cumplimiento parcial de los requerimientos para optar
el Título Profesional de Licenciado en Contabilidad y Finanzas

Bach. Raúl Moisés Cotrina Mejía

Bach. Wilmer Peregrino Díaz

Asesor

Daniel Seclen Contreras

Cajamarca, Perú

Noviembre - 2018

COPYRIGHT © 2017 by

RAÚL MOISÉS COTRINA MEJÍA

WILMER PEREGRINO DÍAZ

Todos los derechos reservados

**UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS**

APROBACIÓN DE TESIS PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL

**FACTORES QUE DETERMINAN LA INFORMALIDAD EMPRESARIAL EN
EL SECTOR TRANSPORTE DEL ÁREA URBANA DEL DISTRITO DE
CAJAMARCA, PARA EL AÑO 2017**

Presidente: _____

Secretario: _____

Asesor : _____

A:

Dedicamos este trabajo de investigación a Dios y a toda nuestra familia. A Dios porque ha estado con nosotros en cada paso que damos cuidándonos y dándonos fortaleza para continuar. A nuestra familia porque a lo largo de nuestras vidas han estado apoyándonos en todo momento. Han velado por nuestro bienestar y educación y sobre todo han depositado su entera confianza en cada reto que se nos presentaba.

AGRADECIMIENTO (S)

- A nuestros padres quienes a lo largo de este camino nos han apoyado y motivado la formación académica adquirida, creyendo en nosotros en todo momento y no dudaron de nuestras habilidades.
- A nuestros profesores a quienes les debemos gran parte de los conocimientos aprendidos, gracias a su paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad la cual abre sus puertas a jóvenes como nosotros, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos con valores éticos y morales.

RESUMEN

La presente investigación “Factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca, para el año 2017”, se realizó con la finalidad de responder a la interrogante principal ¿Cuáles son los factores que determinan la informalidad empresarial del sector transporte del área urbana en el distrito de Cajamarca, para el año 2017?, que busca Identificar los factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca, para el año 2017, desde una perspectiva contextualizada.

La investigación se desarrolla teniendo en cuenta la informalidad empresarial en el Perú, causas de la informalidad empresarial y consecuencias de la informalidad empresarial, sin dejar de lado la teoría del monetarismo, la teoría causal, la escuela dualista y la escuela estructuralista.

Los métodos que se utilizaron para la ejecución de la investigación, fueron los métodos generales de la investigación, así como la aplicación de una encuesta a una muestra de cincuenta personas que trabajan de manera informal en empresas informales.

Finalmente, luego de la ejecución de la investigación se llega a la conclusión general que: los factores que determinan la informalidad empresarial del sector transporte, distrito de Cajamarca en el año 2017, son factores económicos, jurídicos, culturales y burocráticos.

Palabras clave: Informalidad empresarial, factores económicos de la informalidad empresarial, factores jurídicos de la informalidad empresarial, factores culturales de la informalidad empresarial.

ABSTRACT

The present investigation "Factors that determine the business informality in the transport sector of the urban area of the district of Cajamarca, for the year 2017", was carried out with the purpose of answering the main question ¿What are the factors that determine the business informality of the transport sector of the urban area in the district of Cajamarca, for the year 2017 ?, which seeks to identify the factors that determine the business informality in the transport sector of the urban area of the district of Cajamarca, for the year 2017, from a contextualized perspective.

The research is developed taking into account the informality of business in Peru, the causes of business informality and the consequences of business informality, without neglecting the theory of monetarism, the causal theory, the dualist school and the structuralism school.

The methods that were used for the execution of the research were the general methods of the research, as well as the application of a survey to a sample of fifty people who work informally in informal companies.

Finally, after the execution of the investigation, the general conclusion is reached that: the factors that determine the business informality of the transportation sector, district of Cajamarca in the year 2017, are economic, legal, cultural and bureaucratic factors.

Keywords: Business informality, economic factors of business informality, legal factors of business informality, cultural factors of business informality.

INDICE

Dedicatoria:	i
Agradecimiento (s)	ii
Resumen	iii
Abstract	iv
Índice.....	v
LISTA DE TABLAS	viii
LISTA DE GRÀFICOS	ix
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN.....	1
1. Planteamiento del problema de investigación	1
1.1. Descripción de la realidad problemática	1
1.2. Formulación del problema	5
1.3. Objetivos	6
1.4. Justificación de la investigación.....	7
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	8
2. Fundamentos teóricos de la investigación	8
2.1. Antecedente Teóricos.....	8
2.2. Bases teóricas y conceptuales.....	10
2.3. Definición de términos básicos	39
2.4. Hipótesis.....	40

2.5. Operacionalización de variables	41
CAPÍTULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	42
3. Metodología de la investigación	42
3.1. Tipo de investigación	42
3.2. Diseño de la investigación	42
3.3. Área de investigación.....	43
3.4. Unidad de análisis.....	43
3.5. Población.....	43
3.6. Muestra.....	43
3.7. Técnicas de instrumentos de recolección de datos	43
3.8. Técnicas para el procesamiento de datos	44
3.9. Interpretación de datos.....	45
CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	46
4.1. Presentación, análisis e interpretación de resultados	46
4.2. Discusión de resultados	58
4.2.1. Barreras que existe entre el factor económico con el nivel informalidad en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca	58
4.2.2. Factores jurídicos con el nivel de informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca	60

4.2.3. Causas culturales que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca.	61
4.2.4. Causas burocráticas que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca	64
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	66
5.1. Conclusiones	66
5.2. Recomendaciones	67
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	68
ANEXOS.....	75
ANEXO 1	76
ANEXO 2.....	78
ANEXO 3.....	82

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Género de los trabajadores de empresas de transporte.....	46
Tabla 2: Edad de los trabajadores de empresas de transporte	47
Tabla 3: Formalidad o informalidad de la empresa de transporte en la que trabajan.....	48
Tabla 4: Características que hacen informal a la empresa de transportes.....	49
Tabla 5: Motivos que hacen informal a la empresa de transportes.....	50
Tabla 6: Conocimiento de los derechos laborales por parte de los trabajadores de las empresas de transporte de Cajamarca.....	51
Tabla 7: Razones del desconocimiento de los derechos laborales	52
Tabla 8: Razones de la informalidad empresarial en las empresas de transporte en Cajamarca.....	53
Tabla 9: Respecto a la formalización empresarial en el sector transporte ¿Cuál de las siguientes considera usted que es cierta?.....	54
Tabla 10: Razones que generan la informalidad en el sector transporte.....	55
Tabla 11: Factores que provocan la informalidad empresarial en el sector transporte.....	56
Tabla 12: Consecuencias de trabajar de manera informal en una empresa de transporte.....	57

LISTA DE GRÀFICOS

Gráfico 1: Género de los trabajadores de empresas de transporte.....	46
Gráfico 2: Edad de los trabajadores de empresas de transporte	47
Gráfico 3: Formalidad o informalidad de la empresa de transporte en la que trabajan.....	48
Gráfico 4: Características que hacen informal a la empresa de transportes.....	49
Gráfico 5: Motivos que hacen informal a la empresa de transportes.....	50
Gráfico 6: Conocimiento de los derechos laborales por parte de los trabajadores de las empresas de transporte de Cajamarca	51
Gráfico 7: Razones del desconocimiento de los derechos laborales	52
Gráfico 8: Razones de la informalidad empresarial en las empresas de transporte en Cajamarca	53
Gráfico 9: Respecto a la formalización empresarial en el sector transporte ¿Cuál de las siguientes considera usted que es cierta?	54
Gráfico 10: Razones que generan la informalidad en el sector transporte.....	55
Gráfico 11: Factores que provocan la informalidad empresarial en el sector transporte.....	56
Gráfico 12: Consecuencias de trabajar de manera informal en una empresa de transporte.....	57

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1. Planteamiento del problema de investigación

1.1. Descripción de la realidad problemática

La informalidad es un problema en el mercado de varios países del mundo, ante ello la Organización Internacional de trabajo-OIT, señala lo siguiente:

La medición estadística del fenómeno de la informalidad ha suscitado durante décadas un amplio debate en los ámbitos académico, laboral, empresarial y gubernamental de América Latina y el Caribe. Dentro de este debate una discusión de gran importancia se ha centrado en los criterios y definiciones que se aplican, así como a los instrumentos y métodos que se utilizan para medir la informalidad, aspectos que influyen en la exactitud de los diagnósticos realizados y, en buena medida, en el éxito de las políticas hacia este sector (Chahuara Vargas & Baldeón Paucar, 2010, p. 9).

Es decir, que el desarrollo de actividades académicas, laborales, empresariales e incluso gubernamentales se da de manera informal. La informalidad responde a múltiples problemáticas, factores y causas dependiendo en el sector en el que se desarrolle, siendo en algunos sectores más que en otros.

A esto se suma que en el Perú en los últimos años a partir del año 2014, “el 65% de todas las empresas en el Perú son informales. El problema de la informalidad en el Perú, aunque los últimos gobiernos han lanzado leyes y programas que no han resultado atractivos, es hoy más agudo que en otros países como Ecuador o República Dominicana que están en la cola de la región” (Comercio, 2017, p. 18).

Además según datos del INEI, en el Perú existe un promedio de informalidad equivalente al 17% de empleo informal en el sector formal empresarial, (INEI., 2017) ello conlleva a deducir que la informalidad surge también dentro de la formalidad empresarial, con ello agranda el problema en forma general.

Frente a esto se sabe que las empresas que operan en el sector informal, tienen que enfrentar las siguiente problemática:

La informalidad laboral en el Perú alcanza el 70% pero entre las empresas formales existe un índice de 25% de informalidad, reportó la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral (Sunafil). La formalización no representa sobrecostos laborales, genera una mayor productividad empresarial y por ende beneficios para los trabajadores y empleadores "Indicó que se está trabajando el Plan Nacional de Inspección del Trabajo, con todos los responsables de las intendencias regionales a nivel nacional, que están enfocados en propiciar el empleo justo para un mayor número de peruanos (Gestión, 2017, p. 3).

Es decir, que la informalidad empresarial, no solo es un problema, sino que también genera problemas y enfrenta problemas, que de una u otra forma perjudica el normal y adecuado desarrollo de la economía.

En el Perú, la informalidad empresarial sucede en diversos sectores, tales como en el sector industrial, agrícola, empresarial, servicios y demás sectores; por ello se sabe que:

El tema La Informalidad en los Sectores Económicos y la Evasión Tributaria en el Perú, es importante porque tiene su impacto en el

desarrollo de las empresas y por ende en el crecimiento económico de nuestro país. La informalidad en el Perú data de muchos años, se acentúa con la presencia del comercio ambulatorio; es decir, negocios que no se encuentran registrados ante la Administración Tributaria, según lo establece la ley como requisito para que formalmente sean controlados y supervisados como sujetos pasivos de la relación jurídica tributaria. Asimismo, la evasión tributaria que presenta este sector es latente, a causa de este fenómeno conlleva múltiples efectos negativos en la economía nacional y desarrollo social de nuestro país, siendo los sectores informales el de la empresa informal, la industria, el alojamiento, el comercio y el transporte (Choy Zevallos, 2013, p. 2013).

Entonces un sector empresarial en el Perú, en el cual existe informalidad es el sector transporte, por eso se sabe que: El 77% del transporte interprovincial es informal. Además, más del 80% de transporte de carga y más del 50% del transporte interprovincial en el país operan informalmente (Comercio, 2017), con ello, se sustenta que es un sector en el cual el empleo que genere también será informal. Además, desde años anteriores se conoce que el sector transporte, registra una de las mayores proporciones de informalidad comparada con el resto de actividades económicas, llegando a alcanzar en el año 2016 (cifra que se mantiene casi igual) una tasa del 80% de la población económicamente activa. (Ministerio de Transportes, 2014, p. 8)

A esto se suma que la informalidad en el sector transporte también sucede en todas las regiones y ciudades del Perú, ya que se conoce que:

En Cajamarca cerca del 50 % de las empresas de transporte urbano trabajan bajo la informalidad y por ende en la ilegalidad, así lo denunció Fredi Silva, presidente de la Asociación de Empresas de Transporte de Cajamarca (ASEMTRAC). Esta situación perjudica a las empresas formales, pues además trabajan con permisos falsificados, señaló Silva. Además, las autoridades municipales no realizan la inspección de los expedientes de las empresas de transporte, y esta es una de las razones para la informalidad. De igual forma, señaló que el mayor problema se da en el sector de taxis y moto taxis, quienes para circular por la ciudad presentan documentos falsos (RPP, 2011).

De esto se puede deducir, dado a que es un problema que continua hasta la fecha, que el sector transporte en Cajamarca tiene un alto porcentaje de informalidad, lo que corresponde a indicar que la zona urbana de Cajamarca, además del incumplimiento de las normas que regulan la actividad empresarial, existen factores que determinan la informalidad en dicho sector, siendo ello un tema de investigación importante y necesario.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. General

¿Cuáles son los factores que determinan la informalidad empresarial del sector transporte del área urbana en el distrito de Cajamarca, para el año 2017?

1.2.2. Específicos

- a) ¿Cuál son las barreras económicas que origina la informalidad en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017?
- b) ¿De qué manera la normativa jurídica afecta en el nivel de informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017?
- c) ¿En qué medida el conocimiento de las leyes de formalización y los beneficios con los que cuenta una empresa formal influyen en la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017?
- d) ¿Cómo repercuten las barreras burocráticas en la informalidad empresarial que enfrenta el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Analizar los factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca, para el año 2017.

1.3.2. Objetivos específicos

- a) Describir las barreras económicas que origina la informalidad en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017.
- b) Determinar cómo afecta la normativa jurídica en el nivel de informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017.
- c) Describir la influencia del conocimiento de las leyes de formalización y los beneficios con los que cuenta una empresa formal influyen en la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017.
- d) Determinar cómo repercuten las barreras burocráticas en la informalidad empresarial que enfrenta el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año 2017.

1.4. Justificación de la investigación

El presente proyecto de investigación se justifica, porque permitió identificar los factores que determinan la informalidad en el sector transporte en la zona urbana de Cajamarca, de tal forma que también, se pueda explicar la relación que existe entre la informalidad en el sector transporte en relación a las normas jurídicas que lo regulan, los aspectos culturales y la burocracia; con ello, se ha llegado a las conclusiones para que expliquen el fenómeno, así como tener una visión real del problema que sirve para que se formulen alternativas de solución a quienes les corresponde.

El trabajo de investigación también se justifica porque permitió comprender el problema de la informalidad en el transporte desde una visión general a todo el Perú, sino que permitió conocer y comprender la problemática dentro del contexto de Cajamarca, sin dejar de lado una visión de sistema.

Incluso el trabajo de investigación se justifica, porque permitió crear un antecedente para posteriores investigaciones, así como de sistematizar y analizar información para que las autoridades tengan un conocimiento más certero, focalizado y contextualizado de la problemática de informalidad en el sector transporte en Cajamarca.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2. Fundamentos teóricos de la investigación

2.1. Antecedente Teóricos

Luego de buscar antecedentes en las bibliotecas y cyberbibliotecas de las universidades del Perú, se ha considerado como antecedentes teóricos los siguientes trabajos de investigación.

En la tesis doctoral titulada “Factores que propician la informalidad de las pymes y su incidencia en el desarrollo de estas en la provincia de Trujillo, distrito de Víctor Larco, presentada en la Universidad Nacional de Trujillo, en el año 2016, en el cual entre sus conclusiones indica:

Los factores que inciden en la elección de una empresa por pertenecer al sector informal, suelen ser muy diversos, de diferentes estudios se determina que una de las principales causas de la informalidad es la excesiva carga impositiva, otra de las causas de mayor incidencia es la excesiva regulación de la fuerza laboral (Mendiburu Rojas, 2016, p. 66).

Este trabajo resalta que la informalidad de las empresas depende de diversos factores; sin embargo no indica de manera específica cuáles serían esos factores; aspecto que sí se abarcará en este trabajo. Además, En esta tesis, refleja una realidad que incluso se muestra en Cajamarca, porque la informalidad en el Transporte de taxis de Cajamarca existe, sin embargo como realidad es necesario determinar cuáles son los factores para ello.

En la tesis doctoral, presentada en Pontificia Universidad Católica del Perú, titulada “Formalización en el Perú: Tendencias y políticas a inicios del siglo

21”, presentada en el año 2016, de todas sus conclusiones se resalta la siguiente:

Un análisis basado en comparaciones empatadas, controlando por variables observables (una diferencia, corte transversal), revela que aquellas microempresas que están registradas en la Ley tienen más trabajadores formales (se reduce la proporción de trabajadores sin remuneración), pero al mismo tiempo sus márgenes de ganancia son menores que los de las no registradas. Estos resultados sin embargo, prácticamente desaparecen si se controla por variables no observables (doble diferencia, panel data). Solo se encuentra un efecto significativo leve sobre la proporción de trabajadores capacitados en las microempresas en la comparación 2010-2012. En el caso de las pequeñas empresas, no encontramos efecto alguno. Es destacable que los resultados no se alteran si se toma en cuenta el tiempo que lleva registrada la empresa. Es decir, en el mejor de los casos, los efectos son leves y concentrados en las microempresas (Chacaltana J., 2016, p. 51).

En la tesis titulada: “La informalidad y el crecimiento económico de las MYPEs en el distrito de Acobamba”, presentado en el año 2015 en la Universidad Nacional de Huancavelica, indica entre sus conclusiones lo siguiente:

La informalidad empresarial se genera básicamente por el limitado acceso a fuentes laborales, constantes migraciones a zonas urbanas, desconocimiento de las normas y procedimientos en la formalización, los

elevados costos de la formalización, falta de motivación por parte del Estado (Delgado Mallque & Medieta Landeo, 2015, p. 64).

En esta tesis se resalta en su conclusión que el Estado no tiene las políticas necesarias para motivar la formalización de las empresas; sin embargo para ello es necesario conocer los factores que pueden ser variables por región, por ello el presente trabajo de investigación, es muy importante determinar cuáles serían los factores para ello, de tal forma que las políticas de motivación o concientización sean dirigidas, con ello tener mejores resultados.

2.2. Bases teóricas y conceptuales

2.2.1. Factores de la informalidad en el sector transporte

Según Rivera (2017), muchas personas que han tenido la oportunidad de viajar en empresas de transporte interprovincial, pueden notar el alto grado de informalidad existente en este sector. Esta informalidad se expresa en el desorden, la inseguridad, en el hecho que se permita el ingreso indiscriminado de vehículos de cualquier tipo sin revisión técnica, para que operen en cualquier ruta, y sin establecerse además los requerimientos mínimos en la idoneidad del servicio que ofrecen.

Ahora bien, este problema se constata aún más cuando nos encontramos en provincia y se verifica por ejemplo, que los tickets o boletos de viaje que emiten las empresas de transporte muchas veces no consignan un número de ruc activo o verdadero, y que los choferes son personas que muchas veces han sobrepasado los 65 o 70 años de edad.

Por tanto, informalidad en el transporte terrestre de pasajeros es un factor que influye negativamente para que las empresas privadas inviertan en la renovación de su flota vehicular y en la construcción de nuevos terminales terrestres en el país.

Existen factores que determinan la informalidad en el sector transporte en el Perú, generando barreras que impiden el desarrollo económico de nuestro país; los más relevantes son:

a. Carga fiscal

Una carga fiscal elevada puede promover la informalidad, existen tres indicadores para medir los costos que generan los tributos a las empresas: la carga tributaria, el tiempo que toma pagar impuestos y el número de pagos anuales.

En cuanto al primer indicador, en el Perú la carga tributaria efectiva que enfrentan las empresas es de 35.6%, la cual es inferior a la carga tributaria promedio de los países de América del Sur, que es de 52.3% y la carga tributaria promedio de las 190 economías del mundo que es de 40.6%.

Ahora bien, en el segundo indicador, en el país el tiempo que le toma a una empresa tipo pagar impuestos es de 260 horas anuales, lo cual es significativamente inferior al promedio de la región, que es de 564 horas y es ligeramente superior al promedio mundial que es de 251 horas.

Finalmente, en relación al tercer indicador, en el Perú las empresas tienen que realizar 8 pagos anuales, número

significativamente inferior al de pagos promedio de la región y del mundo. (Organización Internacioanl del Trabajo, 2017, pág. 38)

b. Factores económicos

Según el diario El comercio (2017), existen tres grandes razones por las que en el Perú es común trabajar en la informalidad en el ámbito económico:

En el Perú, el trabajo informal no solo ocurre entre las personas con menor instrucción educativa y de condición económica más precaria, sino que casi el 50% de la clase media también labora en condiciones de informalidad, según un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Las razones por las cuales se acepta esta condición son tres: Por elección, tanto el empleador como el trabajador optan por ser informales para evadir costos y tener mayores beneficios económicos de corto plazo: Por evasión, las empresas prefieren quedarse en el sector informal y con ello, todos sus trabajadores están en las mismas condiciones, a veces con algunos beneficios como gratificaciones; Por exclusión, los trabajadores tienen muy baja calificación laboral y por tanto no pueden conseguir trabajo en empleos formales. Según los cálculos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico-OCDE, en el Perú al menos 11% de los

trabajadores trabajan en el sector informal pues no tienen otra opción, es decir, están en el tercer caso. Cabe indicar que la informalidad es una de las principales barreras para que en el Perú se dé un crecimiento económico inclusivo, con beneficios para la mayor cantidad de ciudadanos. La informalidad genera un círculo vicioso que afecta a las personas con escasos recursos, pues no les ofrece capacitaciones, acceso a servicios públicos y los sueldos que paga son bajos.

c. Factores jurídicos

En la mayoría de las empresas informales, el problema no es rigurosamente jurídico; el incumplimiento de la legislación es parte de un tema más amplia. La realidad es que la falta de control del cumplimiento en la mayoría de los países a menudo es el resultado de limitaciones financieras. Esto afecta en particular a la inspección del trabajo. Como se señaló en el informe de la Organización Internacional del Trabajo-OIT sobre la relación de trabajo de 2003, “hay países donde es poco probable o rarísimo que un inspector visite una empresa determinada, detecte sus insuficiencias, imponga medidas correctivas y vele por que se les dé efecto”. Es muy importante mejorar el control de la aplicación de la legislación. Además es esencial adoptar medidas destinadas a prever una

formación apropiada y adecuada sobre normas internacionales del trabajo pertinentes, derecho comparado y jurisprudencia para la judicatura, los árbitros, los mediadores, los inspectores del trabajo y otras personas encargadas de la solución de controversias y del cumplimiento de las leyes y normas nacionales en materia de trabajo. (Oficina Internacional del Trabajo, 2017, pág. 4)

d. Factores culturales

La obligación del cumplimiento tributario puede ser suficiente para lograr los objetivos de la recaudación fiscal, dependiendo de la percepción de riesgo de los contribuyentes y de la capacidad de fiscalización y sanción de la Administración Tributaria. Pero hay contextos sociales en los que se percibe una ruptura o disfunción entre la ley, la moral y la cultura, estos tres sistemas regulan el comportamiento humano. La cultura ciudadana, es un conjunto de La obligación del cumplimiento tributario puede ser suficiente para lograr los objetivos de la recaudación fiscal, dependiendo de la percepción de riesgo de los contribuyentes y de la capacidad de fiscalización y sanción de la Administración Tributaria. Pero hay contextos sociales en los que se percibe una ruptura o disfunción entre la ley, la moral y la

cultura, estos tres sistemas regulan el comportamiento humano. La cultura ciudadana, es un conjunto de programas y proyectos orientado a mejorar las condiciones de la convivencia ciudadana mediante un cambio conductual consciente, partiendo de la premisa de que la modificación voluntaria de los hábitos y creencias de la colectividad puede llegar a ser un componente crucial de la gestión pública, del gobierno y la sociedad civil. No pueden llevarse a cabo políticas tributarias o fiscales verdaderamente eficaces sin contar con el conglomerado humano, para ello, debe tomarse en cuenta el factor humano y social. Todas las normas y planificaciones tributarias corren el riesgo de ser estériles si no se presta la debida atención a las creencias, actitudes, percepciones y formas de conducta de los ciudadanos, a su moral personal y colectiva, e incluso a sus ideas sobre el modo de organizar la convivencia. (Sólorzano, 2015, pág. 10)

e. Factores burocráticos

En la actualidad los trámites administrativos y tributarios tienen efecto en la informalidad. En los últimos años se han incrementado las cargas burocráticas, lo cual repercute en una mayor carga de trabajo y consecuentemente en un mayor costo. Asimismo, las

excesivas y burocráticas legislaciones imponen costos adicionales a las actividades económicas y dificultan la creación y operación de las empresas. Por tanto, el nivel de complicación de trámites burocráticos afecta la decisión de pasar a la informalidad siendo la relación de trámites cotidianos más marcada que la de trámites en constitución. (Villanueva, 2013, pág. 63)

2.2.2. Formalidad Empresarial en el Perú

a. Formalización de la economía informal

La transición de la economía informal a la economía formal requiere la creación de empleos decentes en la economía formal, así como la coherencia de las políticas macroeconómicas, de empleo, de protección social y otras políticas sociales a tal fin. La labor efectuada por la Oficina en el marco del resultado 6 incluye, por tanto, la integración y consolidación del objetivo de formalización y la creación de empleo formal en las políticas nacionales de empleo, En América Latina, las evaluaciones sobre políticas realizadas por la Organización Internacional de trabajo-OIT año 2017 muestran el potencial que encierran las políticas activas del mercado de trabajo para reducir la informalidad. Por otro lado, con la finalidad de aumentar la empleabilidad de los trabajadores de la economía informal, se han elaborado herramientas y se han organizado actividades de fortalecimiento de la capacidad para el reconocimiento formal del aprendizaje informal y no formal y la mejora de los

sistemas de aprendizaje profesional informal. (Oficina Internacional del trabajo, 2017, pág. 7)

b. Informalidad empresarial en el Perú

La informalidad empresarial en el Perú, responde a una serie de factores y situaciones político sociales. Por ello:

Según el Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial-IEDEP (2016), el sector formal empresarial convive con un número superior de empresas informales en cada región del país, lo que eleva los costos de transacción y complica la competitividad de las empresas legalmente constituidas. En el año 2016 se identificó un total de 6'901.786 empresas informales, con un crecimiento de 3,5% respecto al 2015. El mayor número de empresas informales se encuentra en el sector Servicios, alrededor de 2,2 millones representando el 31,2% del universo empresarial informal, seguido del sector Comercio y transporte (21,3%) y Manufactura (7,2%). Es importante resaltar que el número de empresas informales creció durante el 2016 tanto en Servicios (4,0%) como en Manufactura (12,0%), por el contrario se redujo en Comercio (-1,7%). Esto se podría explicar por la desaceleración del sector comercio de los últimos años y por una mayor competencia proveniente del sector formal. Mención aparte tiene el sector Agropecuario que registra el mayor número de empresas informales en el país, un total de 2,4 millones (35,8%), todas ellas pequeñas unidades productivas cuya

producción es a pequeña escala mayormente para consumo propio y en zonas rurales del país. (Mongilardi Fuchs, 2017, p. 6).

Como se puede visualizar, la informalidad empresarial es manifiesta en el Perú, debido a una serie de factores, contando entre ellos la complejidad del sector, así como la cultura tributaria que pueden tener sus representantes. Vales decir, que la formalidad empresarial no solo beneficia a quienes trabajan en dicha empresa, sino que también beneficia al Estado, toda vez que la formalización implica mayor contribución al fisco, aunque en el Perú, se conoce que, “en el 2016, se identificó un total de 6,9 millones de empresas informales, con un crecimiento de 3,5% respecto al 2015” (Mongilardi Fuchs, 2017, pág. 9). Por otro lado, Cajamarca es un departamento con mayor cantidad de empresas informales y con la menor contribución al Estado.

Además, se conoce que:

Es por ello que la informalidad de las Micro y Pequeñas Empresas es bien altísimo. Según una investigación de la Pontificia Universidad Católica del Perú, la definición de una Mype informal es aquella firma que no es una persona jurídica o que no lleva libros contables ni pertenece al sector público y que emplea a menos de 21 trabajadores. El estudio de la Católica, basados en cuadros del censo de INEI-INAHO-2009, confirma que 86.4% del total de empresas son informales, siendo las dominan las diversos sectores productivos y además se menciona que se

concentran en la agricultura, caza y servicultura (34.7%), servicios (13%), transporte y comunicaciones (10%) y diversas ramas manufactureras (9.1%). (Chanduvi Vargas, 2011, p. 9).

El transporte urbano es el sector, que en el caso de Cajamarca, presenta alta informalidad, como se muestran en los datos presentados en los resultados de la presente investigación.

A esto se suma que: “Informalidad laboral en Perú llega al 70% pero en empresas formales alcanza el 25%” (Arce Ortiz, 2015, p. 45), vale decir que la informalidad empresarial, no solo afecta al Estado en el aporte de sus contribuciones, sino también en que ello conlleva a informalizar la situación de sus trabajadores, los mismos que se ven afectados porque atentan sus derechos laborales, con ello se está dejando de lado el empleo adecuado.

c. Causas de la informalidad empresarial

Los factores que inciden en la elección de una empresa por pertenecer al sector informal, suelen ser muy diversos. En esta línea de investigación, los trabajos empíricos han buscado identificar la importancia estadística de las variables que llevan al empresariado optar por operar en el sector informal. Por ejemplo, una corriente de pensamiento señala a la excesiva carga impositiva como causa de que una empresa sea informal (por ejemplo Cebula, 1997; Giles y Tedds, 2002). Un punto de vista alternativo supone que, más que la carga tributaria, es la relación entre informalidad y los costos de entrada al sector formal, en términos de procedimiento, costo monetario y tiempo

(Djankov et.al., 2002; Auriol y Warltessm 2005). Mientras que otra corriente destaca la calidad de las instituciones (corrupción, débil sistema legal) y la excesiva regulación, en particular de la fuerza laboral como factor determinante de la informalidad (Friedman et.al, 2000; Johnson et.al., 1997, 1998, 2000; Botero et.al., 2004).

d. Consecuencias de la informalidad empresarial

El hecho de que la informalidad es un fenómeno estructural e inherente al capitalismo actual en países como Perú, y que como tal no va a desaparecer, hay que analizar sus efectos sociales con el fin de reducir sus efectos perniciosos. Tanto la informalidad de supervivencia como la economía sumergida excluyen a los sujetos que la conforman del mundo de la formalidad, de la alta producción, de los altos sueldos, es decir, del núcleo productivo. Pero, esta exclusión tiene un efecto todavía mayor respecto al goce de determinados derechos sociales. Por ejemplo, los bajos sueldos constituyen un límite a la integración social, esto es, al goce democrático de la salud, de la educación, etcétera. Es decir, la permanencia de la informalidad, y su análisis como un tema marginal de la sociedad peruana, no hacen otra cosa que segmentar la vida social, profundizar los niveles de precariedad de un sector e incentivar la desintegración social. (Arce Ortiz, 2015, p. 148). Por ello, entre las principales consecuencias de la informalidad empresarial, se menciona: inseguridad jurídica de la empresa como persona jurídica, inestabilidad de los trabajadores, vulneración de los derechos laborales

de los trabajadores, así como perjudicar al Estado en la recudación de contribuciones al fisco.

e. Informalidad en la contratación laboral.

Para comprender la contratación informal de las empresas, en específico las MYPES es preciso comprender en primer lugar la informalidad en la heterogénea economía informal, existiendo para ello una serie de posturas que dependen de la escuela a la que representan. Así por ejemplo se tiene la escuela dualista, a escuela estructuralista, la escuela legalista y la escuela voluntarista.

Es preciso indicar que los dualistas argumentan que los negocios informales están excluidos de las oportunidades económicas modernas debido a desequilibrios entre las tasas de crecimiento de la población y el empleo industrial moderno, y un desfase entre las habilidades de las personas y la estructura de las oportunidades económicas modernas (Alter Chen, 2013, p. 4).

Según los estructuralistas la economía informal y la formal están intrínsecamente vinculadas. Perciben tanto a las empresas informales como a los trabajadores asalariados informales como subordinados a los intereses del desarrollo capitalista, proporcionando bienes y servicios baratos. Argumentan que los gobiernos deberían abordar la relación desigual entre el gran capital y los productores y trabajadores subordinados, reglamentando tanto las relaciones comerciales, como las de empleo (Alter Chen, 2013, p. 5).

Los legalistas se centran en las empresas informales y el marco regulatorio formal, que en buena parte deja de lado a los trabajadores asalariados informales y a la economía formal. Pero reconocen que las empresas formales –lo que de Soto llama los intereses mercantilistas– se coluden con el gobierno para establecer las reglas del juego. Argumentan que los gobiernos deberían introducir trámites burocráticos simplificados para animar a las empresas informales a registrarse, y extender los derechos legales en materia de propiedad a los activos de los negocios informales a fin de promover su potencial productivo y convertir sus activos en capital real (De Soto, 2000, p. 76).

Los voluntaristas prestan relativamente poca atención a los vínculos económicos entre los negocios informales y las empresas formales pero son de la opinión que los negocios informales crean competencia desleal para las empresas formales porque evitan las regulaciones formales, los impuestos y otros costos de producción. Argumentan que los negocios informales deberían ser sometidos al marco regulatorio formal para aumentar la base fiscal y reducir la competencia desleal hacia los negocios formales (Ermida Uriarte, 1991, p. 48).

f. Barreras burocráticas que generan informalidad.

La mayoría de empresas en el Perú son informales, ello implica desde las microempresas en el Perú, esto ocurre porque la formalidad les genera muchos costos y barreras burocráticas que no les permiten avanzar. No obstante la consecuencia de no formalizarse hace que pierdan muchas oportunidades, como vender su producción al Estado y

exportar. A ello se suma que existe un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo que detecta 208 barreras burocráticas que encuentran los empresarios en el Gobierno Central, Municipal y Regional y esas aumentaron con el portal “Dime tu traba.com”, allí cualquier ciudadano o empresarios puede declarar la barrera que tiene con cualquier instancia del Estado; sin embargo, al parecer no tiene mucha funcionalidad, dado que las barreras burocráticas se siguen dando. Dentro de las barreras burocráticas para la formalización empresarial, se encuentran que más del 50% corresponde a las barreras burocráticas en la municipalidad; existen barreras burocráticas también con Sunafil, para registrar una marca, para conseguir un reglamento técnico entre otras actividades; a esto se suma, que el Perú, es el segundo país con mayor informalidad, primero está Honduras y luego el Perú, esto ocurre por los altos costos de la formalización. Las barreras burocráticas generan informalidad y son el desaliento para cualquier empresario. (Ramos, 2017, p. 12).

g. Teoría básica de la informalidad

Esta teoría hace parte del análisis económico abstracto de una sociedad descentralizada cuyos agentes son racionales e informados y toman decisiones libres entre opciones alternativas, así que ninguno de ellos produce o trabaja bajo condiciones o en situaciones involuntarias.

Supuesto 1. Las condiciones necesarias de la existencia de producción informal en un estado estable (equilibrio de estado estable en una sociedad descentralizada) son seis:

- h. Funciones de producción no lineales.
- i. Diferencias en las funciones de producción de los dos sectores (es decir, en sus parámetros o curvaturas)
- j. Existencia de normas públicas.
- k. Costos y beneficios individuales de acatar o, por el contrario, violar las normas.
- l. Costos individuales de violar las normas, netos de los beneficios de acatarlas, asociados positivamente con la escala de la producción individual.
- m. Costos y beneficios para el gobernante de hacer acatar las normas. Nuestra caracterización del estado estable de una sociedad con sectores formal e informal.

Supuesto 2. Características del estado estable del equilibrio descentralizado.

- a. Una parte de la producción de la sociedad es formal (realizada con acatamiento de las normas) y otra es informal (desobedeciendo las normas); así, el estado estable excluye “soluciones de esquina”.
- b. El grado de imposición gubernamental (enforcement) de las normas, medido por la proporción del gasto público dedicado a este fin con respecto al gasto público total, es mayor que 0 y menor que 1.
- c. El gobernante alcanza una situación óptima (dada su función objetivo y sus recursos).

- d. Cada empresa y cada productor independiente alcanzan situaciones óptimas.
- e. Los mercados se equilibran (con precios y salarios flexibles) y las restricciones presupuestales se satisfacen (como igualdades). Las dos conjeturas anteriores conducen a formular la siguiente pregunta: ¿qué puede entenderse como tasas naturales de informalidad y de enforcement? El supuesto 3 es nuestra respuesta.

Supuesto 3. Definición de tasas naturales. Dado un conjunto de normas (y de parámetros técnicos y de preferencias), pueden definirse los grados o tasas naturales de informalidad y de enforcement como aquellos que corresponden al estado estable. Por tanto, las tasas naturales son condicionales al conjunto de normas.

De acuerdo con los supuestos 1 y 2 puede ocurrir que el estado estable sea caracterizado, entre otras cosas, por un nivel de producción agregada inferior al que existiría en ausencia de normas o, alternativamente, bajo el pleno imperio de normas cuyo acatamiento y cuyo enforcement fuesen de unos costos suficientemente bajos. Por tanto, a cada grado de informalidad corresponde una cierta externalidad negativa. La razón de esta es la siguiente: las condiciones necesarias de la co-existencia de informalidad y formalidad (si la conjetura 1 es pertinente) implican que las empresas (o productores independientes) se enfrentan a un trade-off entre producir a una escala que es técnicamente sub-óptima o producir (bien sea de manera individual o asociando sus recursos con los de otros) a una escala que

es técnicamente óptima. Y ello porque producir a una escala técnicamente sub-óptima puede ser tan rentable o más que producir a una escala mayor, técnicamente óptima, si esto último exige soportar el costo de acatar las normas (costo neto de los beneficios de acatarlas). Por tanto el trade-off básico se puede resumir así: producir bajo economías naturales-técnicas de escala versus producir bajo economías artificiales de pequeñez. (Mejía y Posada, 2017, págs. 8-9)

2.2.3. Teoría del Monetarismo

Es necesario tener en cuenta en primer lugar que:

Teoría Monetaria, es la rama de la economía que estudia el comportamiento del dinero y su relación con el sistema económico. Para los Clásicos la Teoría Monetaria se reducía a explicar cómo se determina el valor del dinero. Creían que la gran magnitud de las manifestaciones económicas estaban en una mayor parte definidas por fenómenos no monetarios; establecieron que bajo una condición de competencia perfecta cabría afirmar que toda una cantidad constante en la oferta de bienes y servicios, el poder adquisitivo del dinero variará en relación inversa con la cantidad de dinero en circulación. Los monetaristas son muy claros en el planteamiento de que la inflación es principalmente un fenómeno monetario; pero también reconoce un segundo factor, la producción o la baja productividad. Nada es más importante para el bienestar económico a largo plazo de un país que el crecimiento de la productividad. Claramente vemos que los monetaristas en

resumen plantean que si la cantidad de bienes y servicios existentes es igual a la cantidad de dinero en circulación no tiene por qué existir inflación (Brand, Gómez, Seijas, & Collele, 2014, p. 48).

Si bien es cierto, en el párrafo anterior no indica nada respecto a la Teoría del Monetarismo y la informalidad comercial, lo que sí se puede deducir de manera clara que la economía no se vería perturbada si es que no existirían situaciones en las cuales existe un flujo económico informal que influye de diversas formas en el movimiento monetario.

2.2.4. Teoría causal: Diferentes formas de escape y exclusión.

Cuando se habla del escape a informalidad ha suscitado una atención cada vez mayor como una posible barrera al crecimiento económico y al bienestar social, y como una fuerza que corroe la integridad de las sociedades latinoamericanas, y sobre todo en el Perú y en Cajamarca, por eso se sabe que “más del 81.2 % de trabajadores son informales en la Macro Región Norte, además que en Cajamarca el 89.5% de la población ocupada labora en la informalidad, mientras que solo el 10.9% son trabajadores formales” (INEI-CIE PERUCAMARAS, 2016, p. 12). A todo esto, existen corrientes que plantean que de una u otra forma en el sector economía las personas tratan de evadir las responsabilidades económicas cayendo en una informalidad en el momento de realizar sus actividades. A esto se suma que:

La informalidad como una manifestación de las relaciones entre los agentes económicos y el Estado que, según la literatura económica, desempeña una función importante en cuanto a mitigar las fallas del mercado, asegurar el suministro de bienes públicos, y mantener condiciones para la igualdad de oportunidades. De las numerosas perspectivas adoptadas para estudiar a los trabajadores informales, la más influyente se ha centrado en su exclusión de los beneficios cruciales otorgados por el Estado o de los circuitos de la economía moderna. Puede considerarse que esta exclusión ocurre a lo largo de tres márgenes, o fronteras, entre la formalidad y la informalidad. En primer lugar, una larga tradición en la literatura laboral considera que la segmentación del mercado laboral impide que los trabajadores dejen su estado de inercia en la informalidad y se empleen en el sector formal que ofrece beneficios estipulados por el Estado (Perry, y otros, 2015, p. 10).

Teniendo en cuenta lo anterior, en el que señala que la exclusión se desplaza entre la formalidad e informalidad, se debe considerar que si existe la informalidad es porque permite o promueve la exclusión, porque por un lado el estado al formalizar el comercio y la situación laboral genera varios aspectos: por un lado existen empresas y personas que prefieren formalizar sus actividades y su trabajo porque genera mayor seguridad jurídica; en cambio hay otras personas o empresas que deciden realizar sus actividades de manera informal, por

un lado puede ser porque la burocracia retrasa los trámites de formalización, por otro lado puede ser porque los requisitos que se necesita tener como empresa demanda o gasto o compromiso laboral para con sus trabajadores, por lo que deciden moverse en el mercado informal. A esto se sumaría, que las personas debido a la escasez de trabajo ofrecen sus servicios bajo situaciones de informalidad porque no hay a donde más vayan a trabajar. En el caso del transporte informal, ello se complica más todavía porque no se puede tener control directo para realizar las actividades, además debido a la naturaleza de las actividades es menos posible de hacerle seguimiento o control.

Esta perspectiva conduce a divergencias importantes respecto a muchas de las concepciones convencionales del sector informal. Los propietarios de microempresas, con pocas intenciones o potencial para crecer, pueden ver pocos beneficios en cumplir con regulaciones e instituciones fiscales de poca utilidad. Interpretando literalmente a Hirschman, se llevan sus negocios a otra parte, sabiendo que pueden salir del radar de las autoridades responsables de hacer cumplir las leyes. Los trabajadores no calificados, quienes pagan parcialmente por los beneficios de la protección social de forma directa e implícita a través de sueldos formales más bajos, suelen encontrar que las ventajas de los empleos formales para los que están calificados no compensan la mayor flexibilidad y el mayor consumo

presente (dados los ingresos libre de contribuciones) que pueden lograr como trabajadores informales. Esto es especialmente cierto cuando tienen opciones de protección social a través de programas universales o que no exigen contribuciones, o a través de medios privados. Las grandes empresas o los profesionales calificados pueden decidir no declarar la totalidad de sus operaciones e ingresos, considerando las ganancias privadas de la evasión fiscal y los riesgos bajos de ser detectados dada la débil fiscalización de las leyes (Perry, y otros, 2015, p. 2).

Las políticas económicas influyen mucho en la toma de decisiones de las empresas para desarrollar actividades de manera informal, a esto se suma las pocas o deficientes políticas de monitoreo, supervisión y seguimiento que se les hace, a ello se suma la falta de logística en las instituciones dedicadas a ello. Por ello, las afirmaciones anteriores permiten comprender cómo en Cajamarca, la informalidad de las empresas de transporte además de ser elevado como indican las estadísticas, es un problema serio que necesita un análisis de los diferentes ángulos de la economía y la legislación.

2.2.5. Escuela Dualista

El sector informal de la economía comprende actividades marginales distintas del sector formal y no relacionado con él que proporcionan ingresos a los pobres y una red de seguridad en tiempos de crisis (Hart 1973; ILO 1972; Sethuraman 1976; Tokman 1978). Los

dualistas argumentan que los negocios informales están excluidos de las oportunidades económicas modernas debido a desequilibrios entre las tasas de crecimiento de la población y el empleo industrial moderno, y a un desfase entre las habilidades de las personas y la estructura de las oportunidades económicas modernas. Son de la opinión de que las unidades y actividades informales tienen pocos (si es que los tienen) vínculos con la economía formal; antes bien, operan como un sector distinto de la economía, y la fuerza laboral informal la cual se asume como mayoritariamente autónoma constituye el sector menos favorecido de un mercado laboral dualista o segmentado. Los dualistas prestan relativamente poca atención a los vínculos entre las empresas informales y las regulaciones gubernamentales. Pero recomiendan que los gobiernos creen empleos y otorguen créditos y servicios de desarrollo empresarial a los negocios informales, así como infraestructura básica y servicios sociales a sus familias (Horn, 2011, p. 45).

2.2.6. Escuela estructuralista

Percibe la economía informal como unidades económicas (microempresas) y trabajadores subordinados que sirven para reducir los costos de insumos y de mano de obra, y, de ese modo, aumentan la competitividad de las grandes empresas capitalistas (Moser 1978; Castells y Portes 1989). Los estructuralistas argumentan que la naturaleza del crecimiento capitalista y/o del capitalismo impulsa la informalidad: específicamente, los intentos de las empresas formales

de reducir los costos laborales y aumentar la competitividad, así como la reacción de las empresas formales ante el poder de los trabajadores sindicados, las regulaciones estatales de la economía (particularmente los impuestos y la legislación social), la competencia global y el proceso de industrialización (particularmente, sectores deslocalizados, cadenas de subcontratación y especialización flexible). Para esta escuela, la economía informal y la formal están intrínsecamente vinculadas. Percibe a las empresas informales lo mismo que a los trabajadores asalariados informales como subordinados a los intereses del desarrollo capitalista, proporcionando bienes y servicios baratos. Argumentan que los gobiernos deberían abordar la relación desigual entre el “gran capital” y los productores y trabajadores subordinados, reglamentando tanto las relaciones comerciales como las de empleo (Horn, 2011, p. 45).

2.2.7. Escuela legalista

La economía informal está formada por microempresarios “valientes” que eligen trabajar de manera informal a fin de evitar los costos, el tiempo y el esfuerzo del registro formal, y que necesitan derechos de propiedad para hacer que sus activos sean legalmente reconocidos (De Soto 1989, 2000). Argumentan que un sistema legal hostil lleva a los trabajadores independientes a operar de manera informal, con sus propias normas informales y extrajudiciales. Esta escuela se centra en las empresas informales y el marco regulatorio formal, que en buena parte deja de lado a los trabajadores asalariados

informales y a la economía formal per se. Pero reconoce que las empresas formales lo que De Soto llama los intereses “mercantilistas” se coluden con el Gobierno para establecer las “reglas del juego” (De Soto 1989). Argumentan que los gobiernos deberían introducir trámites burocráticos simplificados para animar a las empresas informales a registrarse y extender los derechos legales en materia de propiedad a los activos de los negocios informales, a fin de promover su potencial productivo y convertir sus activos en capital real (Horn, 2011, p. 46).

2.2.8. Escuela voluntarista

También se centra en empresarios informales, quienes deliberadamente tratan de evitar regulaciones e impuestos, pero a diferencia de la escuela legalista, no culpa a los trámites engorrosos de registro. Los voluntaristas argumentan que los negocios informales eligen operar de manera informal después de considerar la relación costo-beneficio de la informalidad en comparación con la formalidad. Prestan relativamente poca atención a los vínculos económicos entre los negocios informales y las empresas formales pero son de la opinión de que los negocios informales crean competencia desleal para las empresas formales porque evitan las regulaciones formales, los impuestos y otros costos de producción. Argumentan que los negocios informales deberían ser sometidos al marco regulatorio formal para aumentar la base fiscal y reducir la competencia desleal hacia los negocios formales (Horn, 2011, p. 46).

SECTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL AREA URBANA DE PASAJEROS

El servicio de transporte público urbano en nuestra ciudad de Cajamarca cumple una función social muy importante al atender básicamente las necesidades de transporte de los habitantes. Existen diversos vehículos que brindan este servicio diariamente, pero la diferencia reside básicamente en la capacidad de estos, la primera modalidad es conocida, como colectivos y taxis, moto taxis y la segunda modalidad que engloba a los microbuses y combis.

1. NORMALIDAD

Este servicio se rige por las disposiciones del Reglamento Nacional de Transporte y por lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181), la cual establece que el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda de Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre. Así mismo establece que los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin trasgredir ni desnaturalizar la Ley, ni los reglamentos.

a) Autoridades competentes:

Según lo establecido en la Ley Art. 129 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte para el servicio público de transporte urbano de pasajeros son autoridades competentes:

- A nivel nacional, El Ministerio de Transportes, Comunicaciones Vivienda y Construcción.

- A nivel Provincial, la Municipalidad Provincial en su jurisdicción en el desarrollo de las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos.

- Autoridad de Gestión y Fiscalización las Municipalidades.

b) Generalidades de los permisos de operación, concesiones y autorizaciones.

Para el otorgamiento del permiso de operación, o de concesión, la Empresa solicitante presentara ante la autoridad competente, los siguientes documentos firmados y sellados por su representante legal (Art. 144 del Reglamento Nacional de Administración de Transportes)

- Solicitud bajo la forma de declaración jurada, indicando la razón social, domicilio, numero de RUC, designación del representante legal y modalidad del servicio.

- Copia simple del testimonio de la escritura de constitución escrita en los Registros Públicos, en la que está indicando como como objeto social de la Empresa, la prestación del servicio de transporte urbano y del poder del representante legal

- Estudio de mercado en caso de permiso de operación.

- Capacidad económica y financiera de la empresa, acreditada con los correspondientes estados económicos y financieros debidamente auditados.

- Cantidad y características de vehículos ofertados para el servicio a efectuar.
- Revisión técnica de los vehículos en caso de ser usados.
- Carta fianza bancaria, solidaria y de realización automática que garantiza el inicio de servicio, dentro del plazo establecido, cuyo monto será establecido por la autoridad competente correspondiente.
- Copia fotostática de las tarjetas de propiedad y/o compromiso de compra de los vehículos ofertados y en los casos que corresponda copia del contrato de arrendamiento financiero.
- Anexo describiendo detalladamente la ruta y recorrido, frecuencia, horarios de servicio en caso de permiso de operación.
- Declaración jurada de contratar póliza de seguro que cubra daños personales de pasajeros, conductor y terceros en accidente de tránsito.
- Recibo de pago por derecho de trámite.

c) Aspectos generales de las empresas

El transportista (empresa autorizada) deberá acreditar ante la autoridad competente, antes de iniciar el servicio, que cuenta con (Art. 162 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte)

- Vehículos propios o tomados de arrendamiento financiero, acompañado la tarjeta de propiedad o el respectivo contrato a nombre de la empresa.
- Conductores con la licencia de conducir de las clases y categoría correspondiente.
- Póliza de seguros de accidentes de tránsito requerida.

- Servicio de mantenimiento de su flota habilitada, propia o terceros.
- Certificados de inspección técnica, expedido por la autoridad competente que acrediten la operatividad de los vehículos usados que integran la flota.

Las empresas autorizadas para presentar el servicio de transporte público urbano deben cumplir con los siguientes requisitos (Art. 135 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte)

- Estructura orgánica con las siguientes áreas funcionales:
 - Asesoría técnica y legal.
 - Unidad administrativa de personal
 - Unidad de asuntos económicos y financieros
 - Unidad de planificación del tráfico y operación de los vehículos
 - Unidad de servicio de mantenimiento de los vehículos.
- Vehículos de su propiedad, en cantidad necesaria para la adecuada prestación del servicio. Así mismo podrá utilizar vehículos tomados en arrendamiento financiero. La administración y el mantenimiento de dichos vehículos están a cargo de la empresa.
- Instalaciones necesarias para el cumplimiento de sus actividades operativas y de administración.
- Solvencia económica y financiera requerida para la adecuada prestación de servicio

La empresa autorizada a prestar el servicio está obligada (Art. 164 Reglamento Nacional de Administración de Transporte)

- Prestar el servicio cumpliendo con lo establecido por las disposiciones que dicta la autoridad competente.
- Mantener los vehículos del servicio en óptimas condiciones de funcionamiento, seguridad e higiene.
- Disponer que los vehículos opten la razón social, sus colores distintivos, el código y número de la ruta del servicio.
- No permitir que los conductores, trabajen al volante más de 10 horas en un periodo de 24 horas.
- Establecer y controlar el cumplimiento de las jornadas de trabajo de los conductores.
- Contar con conductores titulares de licencias de conducir de la clase y categoría correspondiente al vehículo que van a manejar.
- Disponer que todos los vehículos del servicio porten un triángulo de seguridad, botiquín de primeros auxilios un extintor, gata, llave de ruedas y llanta de repuesto.
- Disponer que se coloque en un lugar visible el importe de sus tarifas.

d) Aspectos generales de los conductores

- El conductor y el cobrador son empleados dependientes de la empresa de transporte de pasajeros donde presentan servicios, sujetos a ley laboral común.
- Los conductores deberán aprobar cada tres años un examen de actitud Psicosomática y de vista a realizarse por las instituciones del Ministerio de Transporte.

- El conductor, el cobrador y cualquier otro personal de servicio público están obligados a portar distintivo, tener uniforme, permanecer aseados y tratar al público con cortesía.

2.3. Definición de términos básicos

2.3.5. Informalidad empresarial

Es el desarrollo de actividades económicas empresariales (pudiendo ser pequeñas, medianas o grandes empresas), sin cumplir con los requisitos legales, de tal forma que no realizan declaraciones a la SUNAT, y si lo hacen no refleja el verdadero movimiento económico, a esto se suma que la informalidad empresarial acoge a trabajadores de manera informal, los mismos que no tienen derecho a remuneraciones justas y beneficios sociales.

2.3.6. Sector transporte

Es el sector comercial dedicado al transporte de carga, pasajero o afine con la finalidad de generar ganancias.

2.3.7. Economía de mercado

La economía de mercado consiste en la organización, la producción y el consumo de bienes y servicios en el marco del juego oferta-demanda, y en una situación de competencia imperfecta, hecho que demandará una concreta y efectiva participación del estado para controlar y corregir los fallos del mercado y además para garantizarle a los participantes el acceso a los bienes y servicios.

2.4. Hipótesis

2.4.5. Hipótesis general

Los factores que determinan la informalidad empresarial del sector transporte, distrito de Cajamarca en el año 2017, son factores económicos, jurídicos, culturales y burocráticos.

2.4.6. Variables

Variable independiente: factores que determinan la informalidad empresarial en el transporte urbano

Variable dependiente: formalidad empresarial en el transporte urbano

2.5. Operacionalización de variables

VARIABLE	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO
<u>INDEPENDIENTE</u> Factores que determinan la informalidad empresarial en el transporte urbano	Son los factores de la sociedad de Cajamarca, que involucra el comportamiento de la sociedad, de las autoridades y de los que desarrollan actividades empresariales, dentro de un ámbito socioeconómico determinado	<u>Económicos</u> <u>Culturales</u> <u>Jurídicos</u> <u>Burocráticos</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Costos de formalización - Desempleo - Bajas remuneraciones - Compromiso con la administración tributaria - Educación tributaria - Leyes y normas - Reglamentos - Formalización y papeleo - Tramites y procedimientos 	<u>TÉCNICA</u> Encuesta <u>INSTRUMENTO</u> <u>Cuestionario</u>
<u>DEPENDIENTE</u> Formalidad del sector transporte urbano.	La Formalidad en el transporte urbano hace referencia a todas las empresas dedicadas al sector transporte que cumplen las formalidades según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para operar en la ciudad de Cajamarca. Socioeconómico determinado.	<u>Costos de formalización</u> <u>Regulación de la fuerza laboral</u> <u>Restricciones financieras</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Barreras burocráticas - Política tributaria - Beneficios sociales - Salario mínimo - Acceso a créditos financieros - Tasas de interés - Productos financieros 	<u>TÉCNICA</u> Encuesta <u>INSTRUMENTO</u> <u>Cuestionario</u>

CAPÍTULO III: MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3. Metodología de la investigación

3.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación es de enfoque mixto con tendencia a lo cualitativo, analítico, explicativo causal y transversal. Mixto porque se desarrolló mediante información cuantitativa y la información cualitativa respecto a la informalidad empresarial del sector transporte en la ciudad de Cajamarca. Analítico porque se estudió a las empresas de manera independiente para ver la situación del fenómeno de la informalidad para identificar los factores que determinan la informalidad empresarial del sector transporte, distrito de Cajamarca en el año 2017. Explicativo causal porque identificó los factores que influyen en la informalidad del sector transportes en Cajamarca. Transversal porque el estudio se realizó en un solo tramo de estudio: año 2017.

3.2. Diseño de la investigación

La investigación es no experimental y transeccional descriptiva. Es no experimental porque no se manipularán ninguna de las variables de la hipótesis, es transeccional porque solo se estudiará un año determinado (2017) y es descriptiva porque se estudiará el fenómeno o sea la informalidad en el sector transporte en Cajamarca, en su naturaleza sin alterar su comportamiento.

3.3. Área de investigación

La presente investigación abarca el estudio respecto a la informalidad de las empresas de transporte durante el año 2017, así como la relación de los factores que influyen para tal situación.

3.4. Unidad de análisis

Una empresa del sector de transporte de Cajamarca que desarrolle sus actividades en el año 2017.

3.5. Población

La población quedó definida por 60 empresas del rubro de transporte formales e informales de la ciudad de Cajamarca, teniendo en cuenta los datos estimados del INEI que se disponga del año 2016 al 2017, actualizado al 31 de octubre de 2017 en “Usuarios inscritos en el Registro para el Control de Bienes Fiscalizados que realizan actividad de Servicio de Transporte”.

3.6. Muestra

La muestra estuvo conformada por 50 empresas del rubro transporte en las cuales se estudió situaciones informales con sus trabajadores.

3.7. Técnicas de instrumentos de recolección de datos

3.7.1. Métodos de investigación

Cómo métodos generales se utilizará el método inductivo-deductivo, analítico-sintético y el método sistemático.

3.7.2. Técnicas de investigación

Las principales técnicas que se utilizaron en la presente investigación son:

La entrevista dirigidas a los empresarios formales del sector transporte de Cajamarca, así como a economistas que trabajen como docentes principales en las universidades de Cajamarca que tengan conocimiento de la informalidad en Cajamarca.

Encuesta aplicada a los trabajadores de las empresas formales e informales que estén contratados de manera informal, que permita conocer las razones de la informalidad en el desarrollo de las actividades y en la contratación de su personal.

Técnica del fichaje. Permite registrar información teórica bibliográfica y de otros documentos respecto a la informalidad en forma general, así como de las empresas informales del sector transporte en Cajamarca.

3.7.3. Instrumento

Los instrumentos que se utilizaron fueron: la encuesta y las fichas bibliográficas.

3.8. Técnicas para el procesamiento de datos

3.8.1. Estadística descriptiva

El análisis descriptivo de los factores de la informalidad de las empresas del sector transporte en el distrito de Cajamarca. También se analizará la relevancia que tienen cada uno de los factores influyentes que generan la informalidad empresarial, por ello se indagará cada uno de los factores que promueven dicha informalidad, considerando el contexto como sistema social, cultural, burocrático y legal. También se analizará cuánto impacta, en función a cifras

disponibles cada uno de los factores en la economía local y en los indicadores económicos.

3.9. Interpretación de datos.

La interpretación de datos, se realiza teniendo en cuenta los indicadores con mayor porcentaje de manifestación, según los datos obtenidos.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación, análisis e interpretación de resultados

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal: Identificar los factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca, para el año 2017; para lo cual, además de recurrir a la información teórica, se ha recurrido a recoger información de quienes trabajan en empresas de transporte, siendo los resultados los siguientes:

4.1.1. Género de las personas que trabajan en Empresas de transporte en Cajamarca

Tabla 1: Género de los trabajadores de Empresas de transporte

Nº	Género	Cantidad	Porcentaje
1	Masculino	49	98 %
2	Femenino	01	2 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

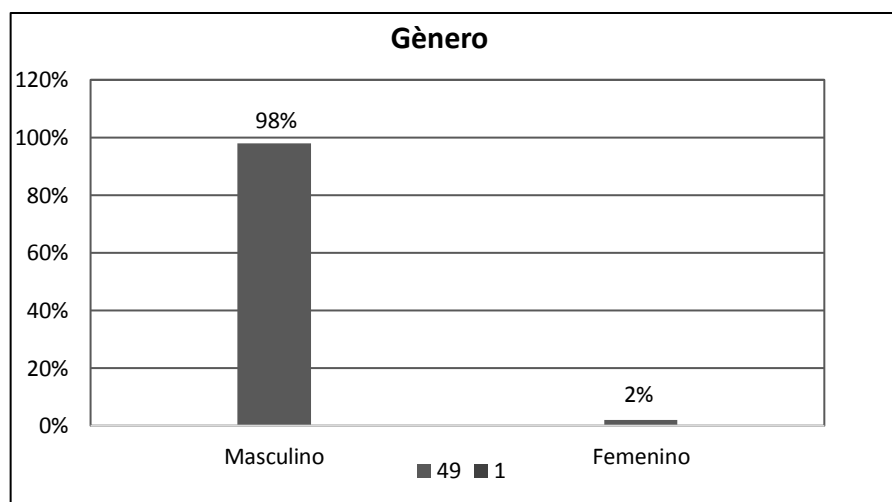


Gráfico 1. Género de los trabajadores

En el presente gráfico se evidencia que la mayor cantidad de personas del género masculino que trabajan en las empresas de transporte en

Cajamarca, son alrededor del 98 %, ello conlleva a afirmar que, las mujeres no tienen oportunidad de trabajo en el sector transporte; dado que la diferencia es elevadísima.

4.1.2. Edad de las personas que trabajan en la Empresas de transporte en Cajamarca

Tabla 2: Edad de los trabajadores de Empresas de transporte

N°	Edad (años)	Cantidad	Porcentaje
1	18-25	19	38 %
2	26-35	20	40 %
3	36-45	9	18 %
4	46-60	2	4 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

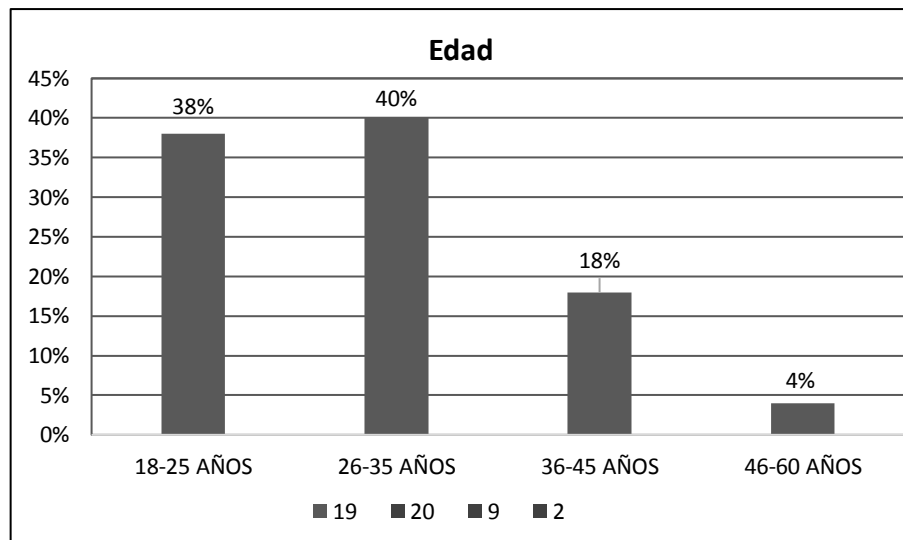


Gráfico 2. Edad de los trabajadores

Teniendo en cuenta estos datos el presente gráfico, se puede visualizar que el mayor porcentaje corresponde a los intervalos de edad que corresponden entre los 18 y 35 años (78 %), con ello se puede afirmar que la población que trabaja de manera informal en una Empresa de transportes en Cajamarca, invierte la edad de mejor rendimiento en el trabajo; con ello, las empresas tener mejores resultados y mejores

productos. También ello permite afirmar que es la edad en la cual existe menor empleo formal; por lo que, resultan trabajando en empresas de manera informal.

4.1.3. Percepción de los trabajadores respecto a la formalidad o informalidad de la Empresa en la que trabaja

Tabla 3: Formalidad o informalidad de la Empresa de transporte en la que trabajan

Nº	Empresa Informal	Cantidad	Porcentaje
1	Sí	50	100 %
2	No	00	0 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

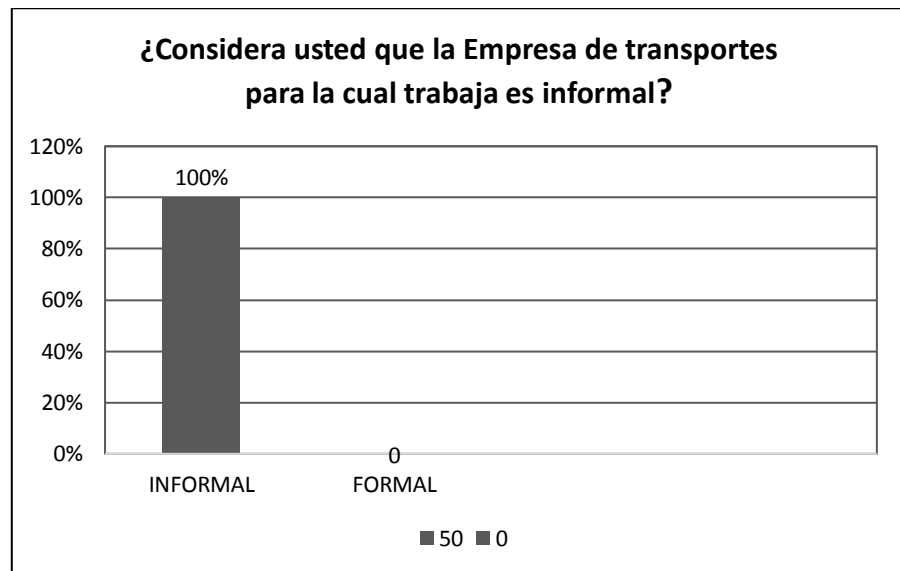


Gráfico 3. Formalidad de la Empresa en la que trabaja

De los 50 trabajadores encuestados, cada uno de los cuales perteneciente a empresas diferentes manifiestan estar trabajando de manera informal; ello implica, que la informalidad, puede ser en la condición de trabajador en la empresa o también la empresa misma

ser informal respecto a sus responsabilidades que debe asumir, tanto frente a la SUNAT, como a los derechos de los trabajadores.

4.1.4. Hechos por los cuales las Empresas son informales

Tabla 4: Características que hacen informal a la Empresa de transportes

Nº	Característica	Cantidad	Porcentaje
1	No está Registrado ante la SUNAT	03	06 %
2	No tiene domicilio fiscal	06	12 %
3	Trabajadores que no están en planillas	07	14 %
4	No entrega de comprobantes de pago por los servicios prestados	34	68 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

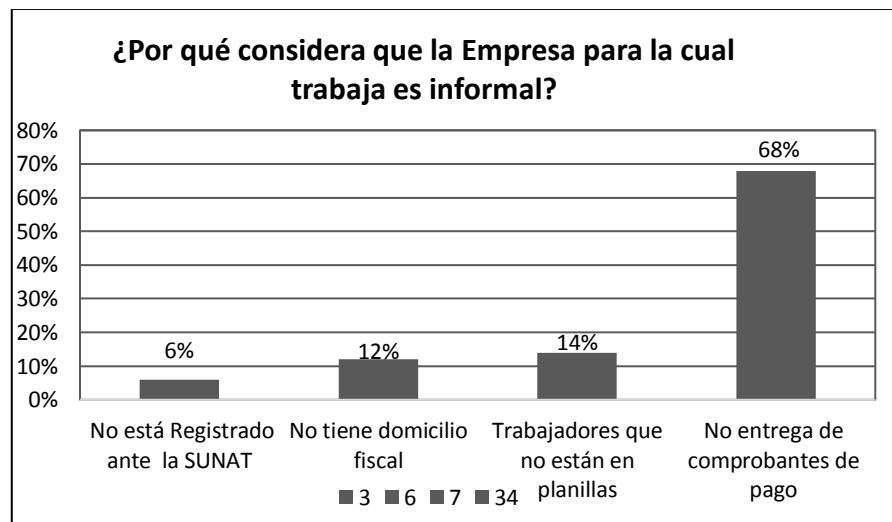


Gráfico 4. Características que hacen informal a la Empresa

Según la información recibida en las personas encuestadas, del 100 % de ellas, el 68% considera que no entregan comprobantes de pago por los servicios que prestan, vale decir que además de tener actividades informales, evaden cumplir responsabilidades con la SUNAT; en otras palabras, se genera una contradicción: por un lado, la empresa tiene trabajadores informales, y por otro lado, genera recursos

económicos como ganancias mayores a las demás empresas que sí contribuyen.

4.1.5. Motivos por las cuales las Empresas no se formalizan ante los órganos competentes.

Tabla 5: Motivos que hacen informal a la Empresa de transportes

Nº	Característica	Cantidad	Porcentaje
1	Procedimientos engorrosos	15	30 %
2	Exceso de requisitos y papeleo	12	24 %
3	Demora en trámites administrativos	16	32 %
4	La mayoría de empresas son informales	07	14 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

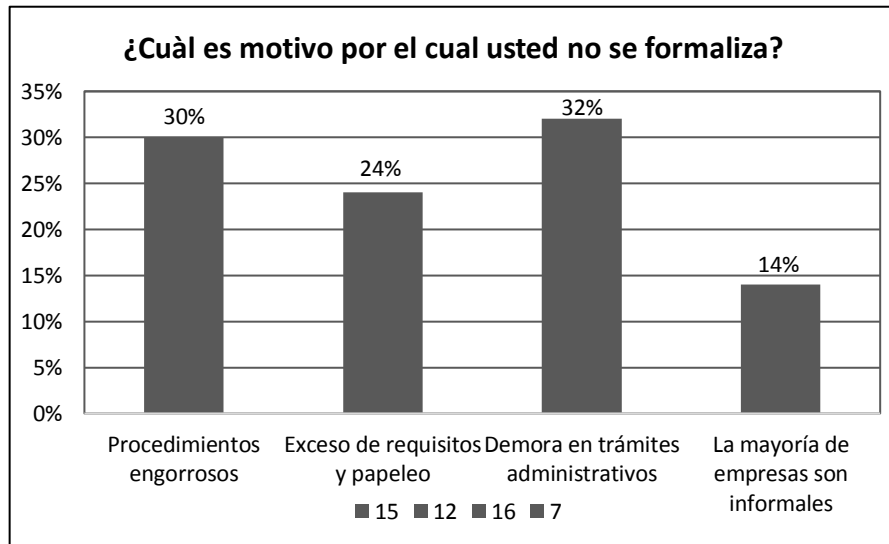


Gráfico 5. Motivo por el cual no formaliza

Las empresas para formalizar sus actividades o sus responsabilidades con sus trabajadores, deben realizar gestiones que implican asumir un costo como empresa, así como regularizar sus actividades empresariales; sin embargo, según los datos presentados el 30 % de empresas no formalizan porque consideran que los procedimientos son engorrosos, aunque lo más cierto es que la formalización de una empresa tanto como persona jurídica, así como para con sus

trabajadores implica la inversión de economía, situación que desde una perspectiva de ahorro no les conviene. Por otro lado, la demora en los trámites administrativos, así como el exceso de requisitos marcan un elevado porcentaje de visión para la no formalización empresarial.

4.1.6. Conocimientos de los trabajadores de Empresas de transporte respecto a sus derechos laborales

Tabla 6: Conocimiento de los derechos laborales por parte de los trabajadores de las Empresas de transporte de Cajamarca

Nº	Conocimiento de derechos laborarles	Cantidad	Porcentaje
1	Sí	8	16 %
2	No	42	84 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

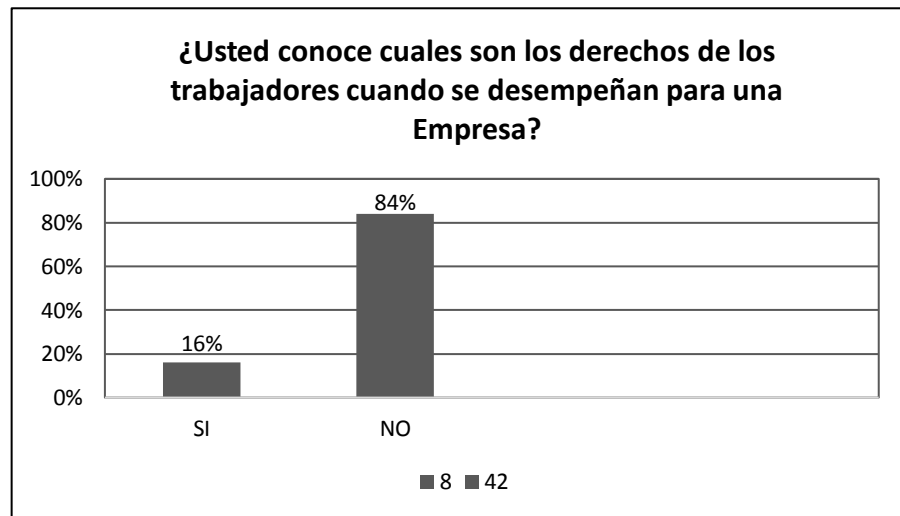


Gráfico 6. Conocimiento de los derechos laborales

De los 50 trabajadores informales, se puede evidenciar que el 84 % de ellos no conocen sus derechos laborales; por un lado, se debe a que en las empresas de transporte en Cajamarca no contratan a personas que tengan un grado académico superior, dada la naturaleza del trabajo; por otro lado, el mismo Estado realiza poca o nula difusión respecto a

los derechos laborales de las personas, situaciones que favorecen a las empresas para tener personas trabajando de manera informal.

4.1.7. Razones por las cuales los trabajadores de Empresas de transporte no conocen respecto a sus derechos laborales

Tabla 7: Razones del desconocimiento de los derechos laborales

Nº	Razones de desconocimiento de los derechos laborales	Cantidad	Porcentaje
1	Nunca ha trabajado en empresas formales	15	31 %
2	Desconocimiento del régimen laboral	17	33 %
3	Falta de capacitación en derechos laborales por parte del empleador	14	29 %
4	No le interesa	04	7 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

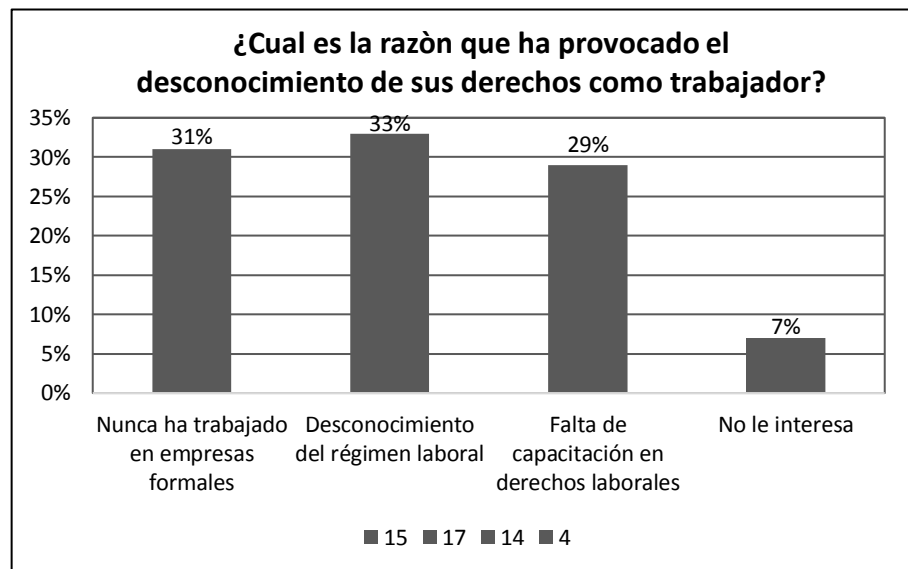


Gráfico 7. Razones del desconocimiento de los derechos laborales

En este gráfico se evidencia que el desarrollo laboral (trabajar), también es importante mencionar que los trabajadores van adquiriendo conocimiento respecto a sus derechos laborales cuando formalizan sus trabajos; es decir, que el desarrollo en el mundo laboral formal, también es una ayuda para que los trabajadores conozcan sus

derechos. Por otro lado. La informalidad conlleva al desconocimiento de los regímenes laborales; al mismo tiempo, no se realiza las capacitaciones respecto a los derechos laborales, porque a las empresas que no han formalizado su trabajo, no les conviene que quienes están desempeñando actividades dentro de la empresa conozcan la protección que hace el derecho respecto al régimen laboral.

4.1.8. Razones de la informalidad empresarial del transporte urbano en el distrito de Cajamarca

Tabla 8: Razones de la informalidad empresarial en las Empresas de transporte en Cajamarca

Nº	Razones de informalidad empresarial	Cantidad	Porcentaje
1	Realización de trámites engorrosos	18	36%
2	Elevada inversión para la formalización empresarial	19	38 %
3	El pago de tributos	01	02 %
4	Desempleo	12	24 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

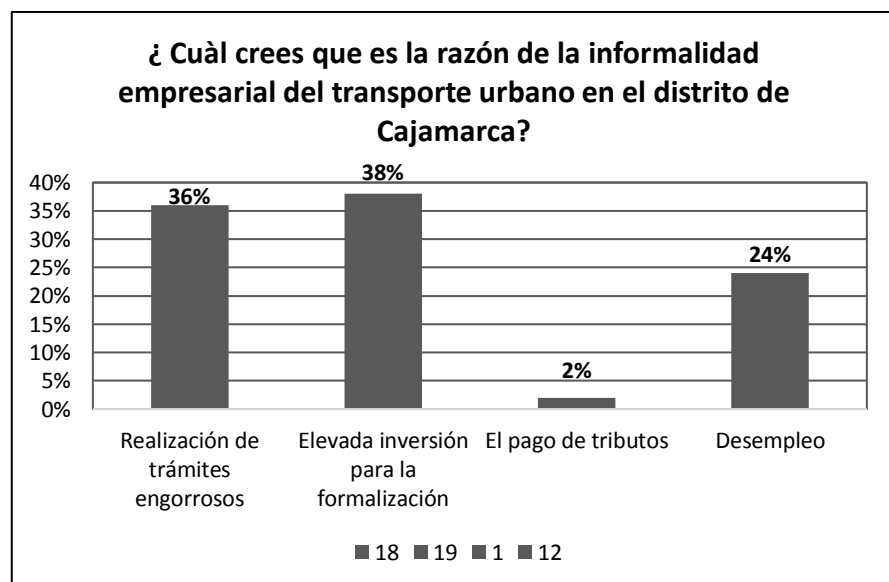


Gráfico 8. Razones de la informalidad empresarial del transporte

El transporte urbano, debido a la naturaleza de sus actividades, requiere de una serie de requisitos y formalidades para su funcionamiento; por ello, dos aspectos que provocan la informalidad empresarial en dicho rubro son la realización de trámites , así como la elevada inversión para la formalización, dado que tienen que cumplir con seguros y otros pagos; a esto se suma, que existen sectores, tales como el sector empresarial de transporte que aprovecha el desempleo para tener trabajadores de manera informal.

4.1.9. Razones por las cuales no se da la formalización empresarial

Tabla 9: Respecto a la formalización empresarial en el sector transporte ¿Cuál de las siguientes considera usted que es cierta?

Nº	Razones de informalidad empresarial	Cantidad	Porcentaje
1	Las entidades involucradas no realizan una educación de manera adecuada	20	40 %
2	Las personas están desinformadas	16	32 %
3	La formalización empresarial genera costos elevados	14	28 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

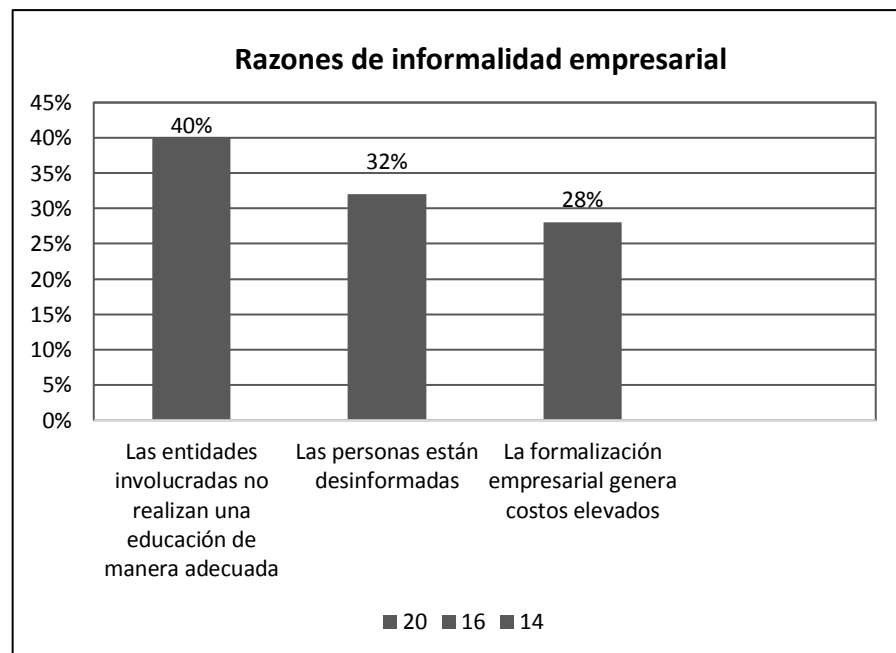


Gráfico 9. Razones de la informalidad empresarial

Par los trabajadores de empresas informales, la carencia de las entidades involucradas en la educación para evitar la informalidad Empresarial, no están cumpliendo su rol.

4.1.10. Razones por las que se genera informalidad en el sector transporte

Tabla 10: Razones que generan la informalidad en el sector transporte

Nº	Razones que generan informalidad	Cantidad	Porcentaje
1	Desempleo	17	34 %
2	Altos costos laborales	08	16 %
3	Elevadas tasas de pago para la formalización	15	30 %
4	La costumbre de las personas de realizar trabajos informales	10	20 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

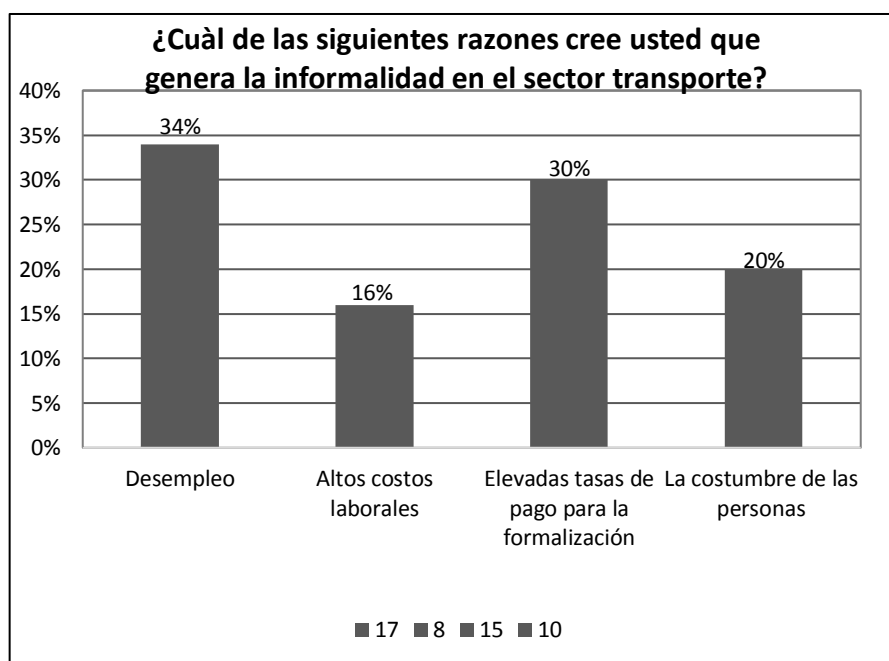


Gráfico 10. Razones que genera informalidad en el sector transporte

Otra vez se resalta que el desempleo, los elevados costos en el pago para formalizar las empresas de transporte urbano, así como la

costumbre de las personas para realizar trabajos informales, son razones para que exista la informalidad en las empresas de transporte urbano en Cajamarca.

4.1.11. Factores que cree usted que más influye para provocar informalidad empresarial en el sector transporte

Tabla 11: Factores que provocan la informalidad empresarial en el sector transporte

Nº	Factores que influyen para provocar la informalidad	Cantidad	Porcentaje
1	Falta de recursos económicos	20	40 %
2	La costumbre de quienes se dedican al sector transporte	14	28 %
3	Realización de trámites engorrosos ante las entidades del Estado	11	22 %
4	El desconocimiento de las normas que regulan la formalización	05	10 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

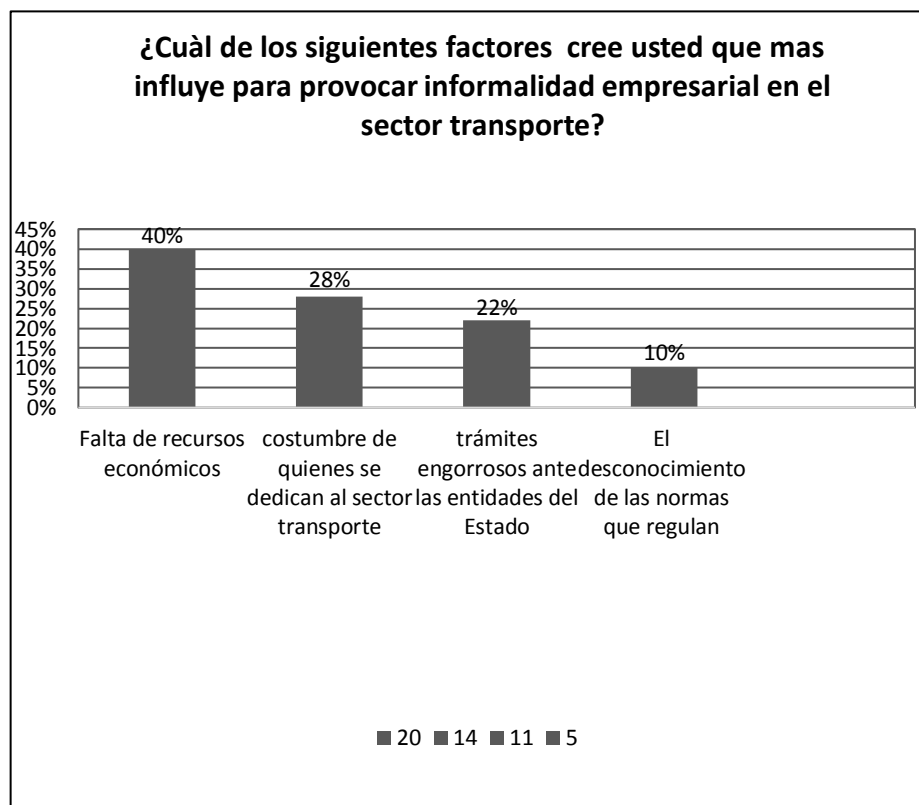


Gráfico 11. Factores que influyen para provocar la informalidad

En este gráfico se fortalece lo que se indica en la tabla número 10, dado que indica a la falta de recursos económicos, la costumbre de quienes se dedican al sector transporte, así como la realización de trámites engorrosos, los factores que conllevan a la informalidad empresarial en el sector transporte urbano de Cajamarca

4.1.12. Consecuencias de trabajar en el sector de transporte de manera informal

Tabla 12: Consecuencias de trabajar de manera informal en una empresa de transporte

Nº	Razones que generan informalidad	Cantidad	Porcentaje
1	No tener acceso al seguro Pagos inferiores al sueldo	19	38 %
2	mínimo vital	07	14 %
3	Inestabilidad laboral	16	32 %
4	Limitado acceso a préstamos financieros	08	16 %
	Total	50	100 %

Fuente: Elaboración propia

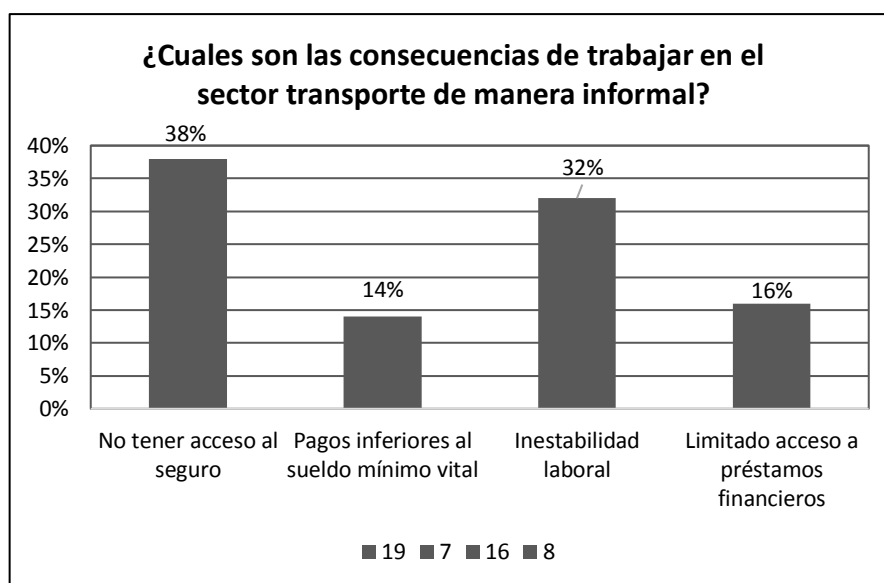


Gráfico 12. Consecuencias de trabajar de manera informal

Así como hay causas o factores que provocan la informalidad empresarial en el sector transporte urbano, ello también conlleva a consecuencias, tales como no tener acceso a un seguro, el mismo que implica CTS, aportación para jubilación y atención en salud. Asimismo, la informalidad conlleva a la inestabilidad laboral.

4.2. Discusión de resultados

Teniendo en cuenta los resultados, así como la revisión de las teorías que permitieron realizar la presente investigación, es preciso resaltar la discusión de los resultados en función a los objetivos que se tuvieron en cuenta.

4.2.1. Barreras que existe entre el factor económico con el nivel informalidad en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca

Es importante mencionar que: la informalidad es la forma distorsionada con la que una economía excesivamente reglamentada responde tanto a los choques que enfrenta como a su potencial de crecimiento. Se trata de una respuesta distorsionada porque la informalidad supone una asignación de recursos deficiente que conlleva la pérdida, por lo menos parcial, de las ventajas que ofrece la legalidad: la protección policial y judicial, el acceso al crédito formal, y la capacidad de participar en los mercados internacionales (Loayza, 2013, p. 46). Teniendo en cuenta ello, así como los resultados obtenidos en la tabla número ocho, se puede evidenciar que el 38 % de empresas no formalizan

tanto como empresa en general, así como a sus trabajadores porque necesitan de inversiones elevadas. En el caso de la empresa en el rubro de transporte, implica una serie de permisos y pagos de seguro, así como tener una flota de automóviles de acuerdo a la normativa vigente; por lo que, la economía es un factor que, ante la carencia del mismo, provoca la informalidad empresarial. Debido a esto, a nivel genetal pero que fortalece la postura que la economía es un factor importante para la formalización empresarial, toda vez que según, ComexPerú: “las Mypes siguen aumentando pero no la formalización; por eso, en forma geneal el 96,5 % de las empresas de los diferentes sectores en el ámbito de las Mypes, y del total el 80 % de las empresas son informales por situaciones económicas” (Villar P. , 2017, pág. 13). Ello, se verifica también en las tablas número 08 y 10, en las cuales se puede evidenciar que la informalidad responde situaciones de economíaa, tales como costos para trámites, costos para cubrir la formalización que implica de la empresa con los trabajadores.

Por otro lado, la informalidad tiene relación con la economía, toda vez que, “el incremento de las actividades informales implica que el Estado reciba menos impuestos y que haya presión presupuestaria por la necesidad de mantener el nivel de los bienes y servicios que proporciona” (Montoni Mago, 2013, p. 6), en otras palabras la economía no solo afecta para la no formalización de la empresas, en específico en este caso de las empresas de transporte

urbano, sino que la informalidad empresarial también afecta al Estado respecto a las actividades que tiene que realizar como garante del bienestar del pueblo, toda vez que al existir empresas informales no aportan al fisco, con ello menos obran menos salud, menos empleo formal y mayor riesgo en la estabilidad laboral.

4.2.2. Factores jurídicos con el nivel de informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca

Es importante considerar que, “De un fenómeno tan relevante en nuestra sociedad como es la informalidad, poco o nada se ha dicho desde el ámbito jurídico. Es cierto que cada vez son más las investigaciones hechas desde la perspectiva sociológica y económica, sin embargo, se percibe una impresionante omisión por parte de los juristas (...) debido a su incuestionable presencia, la informalidad viene a alterar el tratamiento clásico, entre otros, de dos temas fundamentales del derecho: la organización e interrelación de las normas en el sistema jurídico peruano y la funcionalidad del derecho social. (Arce Ortiz, 2015, pág. 139). Desde esta perspectiva y teniendo en cuenta los resultados indicados en la tabla número cinco, se puede evidenciar que la normativa no ha previsto la celeridad procesal administrativa en casos que una empresa decía como persona jurídica realizar la formalización, vale decir que el legislador planificó los mecanismos necesarios para la formalización, pero no ha establecido normas para permitir la celeridad en la formalización.

Además, la formalización de una empresa de transporte no solo responde a la responsabilidad de empresa como tal, sino que también responde a cuánto los trabajadores de una empresa conocen respecto a sus derechos laborales, por lo que es evidente que según los datos obtenidos en la tabla número seis, el 84 % de personas que trabajan en una empresa conocen sus derechos laborales, ello permite afirmar que la empresa, dado que sus trabajadores no tienen conocimiento de sus derechos, puede realizar actos que atentan derechos laborales de los trabajadores.

En la tabla número siete, al relacionar lo jurídico con la informalidad empresarial, es evidente indicar que los trabajadores no tienen los conocimientos básicos de los regímenes laborales, con ello no tienen los fundamentos necesarios para reclamar sus derechos y de alguna forma presionar la formalización de la empresa.

4.2.3. Causas culturales que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca.

La cultura es otro factor importante que tiene relación con la informalidad empresarial en todos los sectores, en especial en el sector de transporte, ello responde a una serie de situaciones que va desde la complejidad en el control de las empresas dedicadas en el transporte urbano, hasta la diversidad de formas de realizarlo; a esto se suma que, una serie de situaciones culturales ha conllevado

a que quienes tienen una empresa en el sector transporte, se genere como una costumbre en la no contribución a la SUNAT, por lo que siempre evaden el pago de tributos, situación que es más manejable desde la condición de la informalidad. A esto se suma que, “las actividades que realizan las empresas dedicadas al rubro de transporte urbano, realizan actividades legales, pero fuera del contexto normativo, teniendo en cuenta que las leyes no se aplican o no se hacen cumplir, así como la normativa vigente no promueve la cultura del cumplimiento en la formalización” (Villamil, 2016, p. 5). Por ello, cuando se habla de cultura e informalidad, además de situaciones históricas, es preciso resaltar en la cultura que tiene la población en responder en sus obligaciones con el Estado, para lo cual debe formalizar su trabajo y sobre todo la empresa; ello responde obviamente a situaciones de cultura que tiene que ver con la gobernanza y la forma de promover la práctica de la responsabilidad de las personas jurídicas, así como generar empresas con formalización en sus responsabilidades, aunque ello implique en una serie de oportunidades problemas culturales y estructurales, así como la escasa censura social frente a las realidades de informalidad empresarial. Por eso, en la tabla número 10, se puede evidenciar que el 20 % de personas están acostumbradas a realizar actividades de manera informal, ello porque no asume responsabilidades ante los organismos estatales, así como de no responder a una realidad de los trabajadores y sus

derechos cuando se trata de una persona jurídica. A esto se suma, , que un 14 % de personas que se dedican al sector de transporte urbano, tienen la costumbre de desarrollar sus actividades, teniendo en cuenta la informalidad, ello se puede reflejar en la tabla número 11. La cultura de la informalidad de las empresas responde a que: El empresario peruano sí desea pagar sus impuestos, pero también siente que hay sobrecostos, pero a pesar de ello, los paga por que una empresa mientras más formal sea, hay más garantía de éxito. Pero si no tiene una contabilidad – y contabilidad es sinónimo de impuestos – es decir, una contabilidad ordenada, y los controles internos que debe haber en todo negocio, el empresario se va a convertir en un esclavo que puede optar por irse a la informalidad. (García, 2017, p. 3). Ello en parte responde a la cultura tributaria que tienen los peruanos, tanto como persona natural, así como persona jurídica, dado que el Estado al imponer las normas para la formalización de una empresa, no genera la cultura del conocimiento empresarial, así como de las necesidades que debe surgir como empresa formalizada.

Incluso es oportuno mencionar que la cultura de la formalización empresarial, responde también a la cultura tributaria; es decir, el ciudadano que no valora al Estado y de las necesidades que tiene, no tendrá la convicción de contribuir, y si no tiene la convicción de contribuir, tampoco tendrá la convicción de formalización empresarial. Es decir, que la cultura de la

formalización empresarial, va de la mano con la cultura tributaria; por lo que: La cultura tributaria es el conjunto de supuestos básicos de conducta de una población que asume lo que se debe y lo que no se debe hacer con relación al pago de tributos en un país, que resulta en un mayor o menor cumplimiento de sus obligaciones tributarias (Amasifuen Reátegui, 2015, p. 65). Con ello conviene afirmar que, la formalización empresarial responde a una cultura de responsabilidad tributaria y de respeto a los derechos de laborales de los trrabajadores.

4.2.4. Causas burocráticas que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca

La informalidad empresarial en todos los sectores, sobre todo en el sector de transporte urbano, responde a indicar que según los empresarios la burocracia estatal propicia a informalidad empresarial, toda vez que: más del 90 por ciento de empresarios peruanos considera que la burocracia del Estado propicia la informalidad del sector empresarial, reveló un reciente estudio de la Cámara de Comercio de Lima (CCL). Asimismo, la investigación señala que para más del 60 por ciento de encuestados el exceso de burocracia y las trabas administrativas son el problema principal cuando se inicia alguna gestión. A ello, se suma que: Más del 50% de empresarios peruanos indica que estos dos sectores serían los que mayores trabas generan, mientras que el 24% dice

que lo encuentra en comercio exterior, el 22% en el rubro laboral. Otro 22% los identifica en el sector comercio y un 20% en el sector industria". Adicionalmente, sobre las instituciones que generan mayores trabas, el 45% indica que son las municipalidades, el 38% señala al Gobierno central, el 37% a las instituciones reguladoras, el 11% al Congreso y solo un 1% a Aduanas. (Villar, 2015, p. 7). Ello, de cierta forma se refleja en las respuestas que se muestran en las tablas número 9,10 y 11, en las mismas que al hablar que la formalización genera elevados costos, la elevada tasa para de pagos por la formalización, así como la realización de trámites engorrosos para realizar las gestiones de formalización, constituyen factores o causas que provocan o conllevan a generar la informalidad empresarial.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

- a) El 40% de los encuestados señalan que la falta de recursos económicos es uno de los factores más relevantes que provoca la informalidad empresarial en el sector transporte, señalando que las principales barreras económicas en el sector transporte son los gastos que implica la formalización y el asumir compromisos económicos con la tributación del Estado, además del pago de los derechos laborales de los trabajadores, una vez que está formalizada la empresa.
- b) La mayoría de personas no formaliza su empresa debido a las normas jurídicas y leyes que establece el sector transporte, por temor a los gastos que esto implica y las multas por incumplimiento, además la informalidad se genera porque quienes son responsables de una persona jurídica, no conocen las ventajas de estar formalizados; por otro lado, si los trabajadores de una empresa dedicada al sector transporte urbano no conoce las normas que formalizan su trabajo, así como de las ventajas que pueden obtener los mecanismos para promover la formalización de su trabajo.
- c) Los empresarios informales del sector transporte muchas veces desconocen los beneficios que conlleva la formalidad y viven en una cultura de informalidad pensando que de ese modo se evitan el pago de impuestos y demás gestiones que consideran pérdida de tiempo y dinero.
- d) Las barreras burocráticas que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca para el año

2017, son originadas por los organismos del Estado, tales como las Municipalidades, la SUNAT, entre otros. En las municipalidades el tiempo que demora la gestión de licencia de funcionamiento sobrepasa los intereses de la actividad empresarial.

5.2. Recomendaciones

- a) Se recomienda a la municipalidad provincial y distrital exponer la necesidad de cambiar la situación laboral de los transportistas a través de la formalización de las empresas y proponer facilidades económicas para la formalización de estas.
- b) Se recomienda a las autoridades de las diferentes entidades del estado realizar programas de capacitación a las empresas de transporte público, haciéndoles conocer las normas y leyes que lo regulan y las ventajas de estas, y así puedan contribuir con el ordenamiento y la formalidad del actual sistema de transporte.
- c) Que las autoridades superiores de control de tránsito, ejerzan un control estricto sobre los agentes de tránsito para que estos puedan cumplir plenamente sus funciones, ya que los entrevistados aseguran que la mayoría prestan sus servicios sin cumplir con los requisitos de ley.
- d) A los dueños de taxis y moto taxis que se inscriban en empresas de transportes formales para que puedan acceder a un crédito financiero, a fin de renovar sus vehículos de transporte público de pasajeros.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alter Chen, M. (2013). *La economía informal: definiciones, teorías y políticas*. USA.
- Alvarez Quipuzco, J. E., & Cerna Vásquez, M. H. (2013). *La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la provincia de Trujillo*. Trujillo, Perú.
- Amasifuen Reátegui, M. (2015). Importancia de la cultura tributaria en el Perú. *Accounting power for business VOLUMEN I NÚMERO 1*.
- Arce Ortiz, E. G. (2015). Informalidad y derecho. *Derecho y sociedad*, 139.
- BCRP. (1992). *Tributación del sector urbano*. Lima.
- Bonilla Benito, H. E. (2008). *Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo*. Lima, Perú.
- Brand, A. M., Gómez, M. E., Seijas, D., & Collele, F. (2014). *El monetarismo*. España.
- Bustamante, J. (2006). *Factores que influyen en el comercio informal de ropa en el mercado modelo de la ciudad de Chiclayo*. Chiclayo: Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.
- Carboneto , D., Hoyle, J., & Tueros, M. (1988). *Lima: Sector Informal*. Lima: Centro de Estudios para el Desarrollo y la Participacion (CEDEP).
- Cárdenas, M., & Rozo, S. (2009). Informalidad empresarial en Colombia: problemas y soluciones. *Desarrollo y Sociedad*, 211-243.

- Cárdenas, N. (2010). *Influencia de la informalidad en la competitividad de la micro y pequeña empresa en la región Arequipa 2010*. Arequipa: Eumed.
- Castillo, J. (2008). *¿Existe inadecuación de la legislación referente a las Mypes con respecto a la problemática de su informalidad?* Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Chacaltana J., J. (2016). *Formalización en el Perú. Tendencias y políticas a inicios del siglo 21*. Lima, Perú.
- Chahuara Vargas, P. R., & Baldeón Paucar, H. J. (2010). *La informalidad en el microempesario peruano*. Lima, Perú.
- Chahuara, P., & Baldeón, H. (2011). La informalidad en el empresario peruano: Determinantes, costos e implicancias de política 2007-2009. *Universidad Nacional Mayor de San Marcos*.
- Chanduvi Vargas, R. (2011). Informalidad empresarial en el Perú. *Gestiopolis*.
- Choy Zevallos, E. E. (2013). La informalidad en los sectores económicos y la evasión tributaria en el Perú. *Quipukamayoc*, 12.
- Choy, E. (2014). La informalidad en los sectores económicos y la evasión tributaria en el Perú. *Quipukamayoc - Iniversidad Nacional Mayor de San Marcos*.
- Comercio. (Enero de 2017). Economía. *El Comercio (on oline)*.
- Contreras, J., & Gómez, J. (2009). Reformas comerciales y cambios en el precio al productor de maiz en Mexico. *Perfiles latinoamericanos*.

Cusme Gonzabay, V. G., & Aguirre Vera, A. A. (2011). *La informalidad del transporte terrestre y comercial (taxis) en el cantón de la Libertad, conforme lo dispone la actual ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial*. La Libertad, Ecuador.

De Soto, H. (1986). *El otro cendero*. Lima: Instituto Libertad y Democracia (ILD).

De Soto, H. (2000). *El misterio del capital (versión inglés)*. Nueva York: Basic Books.

Delgado Mallque, F. M., & Medieta Landeo, C. M. (2015). *La informalidad y el crecimiento económico de las MYPES en el distrito de Acobamba*. Huancavelica Perú.

El Comercio. (viernes 04 de Abril de 2014). Portafolio Economía & Negocios. *El 65% de todas las empresas en el Perú son informales*, pág. 3.

El comercio. (26 de Junio de 2017). *Tres grandes razones por las que en el Perú es común trabajar en la informalidad*. Obtenido de El Comercio: <https://elcomercio.pe/economia/peru/tres-grandes-razones-peru-comun-informalidad-437648>

Ermida Uriarte, O. (1991). *El impacto de las Dificultades económicas de la Empresa sobre las condiciones de Trabajo*. Lima. Recuperado el 20 de 03 de 2016, de [http// opac.um.edu.uy](http://opac.um.edu.uy)

García, J. L. (2017). Elevemos la cultura tributaria en el Perú. *Universidad de Ciencias y Humanidades*.

- Gestión. (2017). *Informalidad laboral en Perú llega al 70% pero en empresas formales alcanza el 25%*. Sulfanil. Lima, Perú.
- Gómez, J. C., & Morán, D. (2012). Informalidad y Tributación en America Latina: Explorando los Nexos para mejorar la Equidad. *Macro Economía del Desarrollo*.
- Horn, Z. E. (2011). *Afrontando la crisis: Recesión persistente, inflación creciente y la fuerza laboral de la economía informal, WIEGO y Ciudades Inclusivas*. Cambridge.
- INEI. (2014). Producción y empleo Informal en el Perú: Cuenta satélite de la economía informal.
- INEI. (2017). *Instituto de estadística e informática*. Lima, Perú.
- INEI-CIE PERUCAMARAS, P. (2016). *Informalidad de trabajadores en la Macro Región Norte*. Lima, Perú.
- Loayza, N. (2013). *Causas y consecuencias de la informalidad en el Perú*. BCRP.
- Mejía, D., & Posada, C. (2017). *Informalidad: teoría e implicaciones de política*. Medellín: banrep.
- Mendiburu Rojas, A. O. (2016). *Factores que propician la informalidad de las pymes y su incidencia en el desarrollo de estas en la provincia de Trujillo, distrito de Víctor Larco*. Trujillo Perú.
- Mestanza, L. (2015). Aplicación de estrategias de educación tributaria para disminuir la informalidad en las microempresas del mercado de moshoqueque 2013. *Universidad Señor de Sipán*.

- Ministerio de Transportes, P. (2014). *Informe sobre la situación transporte en el Perú y pronunciamiento de la Comisión Técnica de Trabajo*. Lima, Perú.
- Mirus, R., & Smith, R. (1997). *Economía subterránea: Medición y trascendencia* .
- Mongilardi Fuchs, M. (2017). La densidad empresarial en el país es de 207,4 empresas por cada mil habitantes. *La Cámara*, 6.
- Montoni Mago, I. D. (2013). La Informalidad en la Economía, un Problema Complejo a Nivel Mundial. *Eleventh LACCEI Latin American and Caribbean Conference for Engineering and Technology* , 6.
- Ochoa, J. (2014). Sobrecostos laborales. *Camara de Comercio de Lima*.
- Oficina Internacional del Trabajo. (2017). *El entorno normativo y la economía informal*. Lima: OIT.
- Oficina Internacional del trabajo. (2017). *Formalización de la economía informal*. Ginebra: OIT.
- Organización Internacioanl del Trabajo. (2017). *Sobre la informalidad y la productividad: breves reflexiones para el caso de Perú*. Lima: OIT.
- Panorama Cajamarquino. (12 de mayo de 2010). *En Cajamarca 85% de mypes son informales*, pág. 3.
- Parra, B., León, D., Argote, C., & Milenka, L. (2014). Diversificación Productiva y empresarialidad infotrmal: América Latina en 2000 y 2010. *Perfil de Coyuntura Económica*, 109-133.

- Pasquel, E. (2015). Informalidad, riesgo empresarial y la superación de la pobreza. *IUS ET VERITAS*, vol. 17.
- Perry, G. E., Maloney, W. F., Arias, O. S., Fajnzylber, P., Mason, A. D., & Saavedra-Chanduvi, J. (2015). *Informalidad: Escape y exclusión. Reimpresión*. Washington DC, USA: Banco Mundial.
- Perry, G., Molone, W., Arias, O., Fajnzylber, P., Mason, A., & Saavedra, J. (2007). Informalidad: Escape y excusion. *The World Bank*.
- Portes, A., & Haller, W. (2004). La economía informal. Políticas Sociales. *CEPAL*, 100.
- Ramos, C. (24 de mayo de 2017). Barreras burocráticas generan informalidad. *Correo*.
- Rivera La Rosa, M. (2016). *La Informalidad en la prestación del Servicio de Transporte Terrestre*.
- Rivera, M. (2017). *La Informalidad en la prestación del Servicio de Transporte Terrestre*. Lima: INDECOPI.
- RPP, N. (2011). *Cerca del 50% del transporte es informal en Cajamarca*.
- Schneider, F., & Enste, D. (2000). Las economías de la sombra : Tamaño , causas, y Consecuencias. *Journal of Economic Literature* , vol . XXXVIII , 77-114.
- Sólorzano, D. (2015). *La cultura tributaria, un instrumento para combatir la evasión tributaria en el Perú*. Lima: Congreso de la República del Perú.

- Tokman, V., & Klein, E. (1988). Sector Informal: una forma de utilizar el trabajo como consecuencia de la manera de producir y no viceversa. *Revista Estudios Sociológicos*, 205-212.
- Torgler, B., & Schneider, F. (2007). The impact of tax morale and institutional quality on the shadow Economy. *Institute for the Study of Labour (IZA)* .
- Villamil, R. (2012). *La economía informal Causas, consecuencias Causas, consecuencias* . OIT.
- Villamil, R. (2016). La economía informal. Causas, consecuencias y ejes de solución. *APERHU-CENTRUM*, 5.
- Villanueva, V. (2013). *FACTORES TRIBUTARIOS CAUSANTES DE LA INFORMALIDAD DEL SECTOR DE COMERCIALIZACION DE LUBRICANTES AUTOMOTRIZ EN LIMA METROPOLITANA*. Lima: USMP.
- Villar, E. (24 de noviembre de 2015). Empresarios consideran que burocracia estatal propicia la informalidad. *El Comercio*, pág. 7.
- Villar, P. (08 de agosto de 2017). ComexPerú: Mypes siguen aumentando pero formalización no avanza. *El Comercio*, pág. 13.
- World Bank. (2007). Finance for All: Policies and Pitfalls in Expanding Access. *Washington D.C.*

ANEXOS

ANEXO 1
RELACION DE EMPRESAS ENCUESTADAS

RUC	RAZON SOCIAL	DOMICILIO FISCAL
20453798331	SERVICIOS MULTIPLES LATIN SERVIS S.R.L.	AV. VIA DE EVITAMIENTO N° 605
20453687695	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS SIC S.R.L.	PJ. LIBERTAD N° 345 BARRIO SAN SEBASTIAN
10457942678	JULIO AGUSTO VILLANUEVA DELGADO	MZA L-7 LT. 22 DE OCTUBRE
20326369935	TAXI SEGURO E.I.R.L.	AV. INDEPENDENCIA N° 373
20496098332	TELE TAXI SEGURO E.I.R.L.	AV. HOYOS RUBIO N° 520 BR PUEBLO NUEVO
20495665063	J.J. TAXI SEGURO E.I.R.L.	JR. MISION BAUTISTA MZA I LOTE 6 BR SAN MARTIN
20326368530	TAXI STAR S.R.L.	JR. HUANUCO N° 2459 URB. BR SAN SEBASTIAN
20368889971	TAXI EL SOL Y SERVICIOS GENERALES S.R.L.	AV.VIA DE EVITAMIENTO N° 605 LOT SANTA ROSA
20411056580	TAXI SUPER SEGURO S.R.L.	AV. HOYOS RUBIO N° 520 BR BUEBLO NUEVO
20453689981	CELL SERVICE E.I.R.L.	JR. AMAZONAS N° 684
20491628040	GRUPO MULTISERVIS S.R.L.	AV. SAN MARTIN DE PORRES N° 1749 BR SAN MARTIN
20453806961	EMPRESA DE TRANSPORTES PLUS S.R.L.	JR. REVILLA PEREZ N° 280 BR PUEBLO NUEVO
20603171897	EMPRESA DE TRANSPORTES OTUSCO PLUS S.R.L.	MZA. A LOTE. S/N CP MEN. OTUSCO
20601798957	EMPRESA DE TRANSP PLUS Y SERV CAJAMARCA S.R.L.	JR. AMANCAES N° 498 BR SAN ANTONIO
20453719724	EMPRESA TAXI PERU E.I.R.L.	AV. LA PAZ N° 312 BR LA FLORIDA
20602579663	SOL RADIANTE SERVICIOS GENERALES E.I.R.L.	JR. LOS DURAZNOS N° 193 URB 22 DE OCTUBRE
20453677461	EMP DE TRANSP Y MULTISERVICIOS LUZ DEL COMBE S.R.L.	AV. INDUSTRIAL MZA. K LOTE 4 BR SAN MARTIN
20529678992	EMPRESA DE TRANSPORTES LA LUZ DEL CUMBE E.I.R.L.	JR. PIURA N° 508 BR SAN VICENTE
20570559525	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS INDUST. E.I.R.L.	JR. SANTA ANITA MZA. E LOTE. 15 BR MOLLEPAMPA
20495829864	EMP DE TRANSP PUB DE PAS CAJAMRCA EXPRES S.R.L.	JR. JOSE ANTONIO DE ZEKA N° 121 BR LA FLORIDA
20495722474	VIAL SERVICE E.I.R.L.	AV. 13 DE JULIO N° 252 INT 11 BR CHONTAPACHA
20496117574	MULTISERVICIOS GMES S.R.L.	JR. FRATERNIDAD N° 350 BR SAN ANTONIO
20411031595	EMPRESA DE TAXI TOURS SOC COM DE RESP LTDA	CAL. MIGUEL DE CERVANTES S. N° 325 PJ PACHACUTEC
20453715061	SERV MULT UNIDOS EMANUEL S.R.L.	JR. ALFONZO UGARTE N° 264 BR LA FLORIDA
20326212360	A&B E.I.R.L. TAXIS CONFIANZA Y MOTOS DELTA	JR. SAN ROQUE N° 371
20495927955	EMPRESA DE TRANSPORTES EL SOL S.R.L.	AV. 13 DE JULIO N° 920 BR CHONTAPACHA
20453310591	EMP DE TR SNP Y SERVICIOS ALCANTARA S.R.L.	JR. PUNO N° 558 BR CHONTAPACCHA

20529484101	EMP DE TRANSP Y SERV GRLS LIDER ESPECIAL TOURS EIRL	JR. MIGUEL DE CERVANTES MZA. R LOTE 4
20453629571	EMPRESA DE TRANSP Y SERV GENERALES REGIONAL S.R.L.	JR. A. ASTOPILCO N° 353 LOT. TORIBIO CASANOVA
20570559525	EMPRESA DE TRANSP Y SERVICIOS INDUSTRIALES E.I.R.L.	JR. SANTA ANITA MZA.E LOTE 15 BR MOLLEPAMPA
20453514677	SAGRADO CORAZON DE JESUS S.R.L.	JR. PUNO N° 258
20368745627	EMPRESA MULTISERVICIOS EL INCA S.A.	AV. LA PAZ N° 2544 BR MOLLEPAMPA
20570559878	EMPRESA DE TRANSP MULTISERVICIOS SIGLO XXI E.I.R.L.	MZA. D LOTE 4 P HAYA DE LA TORRE AV LUIS REBAZA N.
20529456582	MULTISERVICIOS SAGASTEGUI E.I.R.L.	JR. LOS DURAZNOS N° 148
20453268536	MULTISERVICIOS ANDINO S.R.L.	JR. MANUEL SEOANE N° 290 BR PUEBLO NUEVO
20311133421	EMPRESA DE MOTOTAXIS LUIS REBAZA NEYRA S.R.L.	MZA. F LOTE 20 PP. JJ. MARIA P.BELLIDO (JR. LOS JUNCOS)
20600843851	EMPRESA DE MOTOTAXIS EL PUEBLO S.R.L.	MZA A LOTE. 7 AV. EL MOLINO JR SLEJSNDRO ORTIZ 172
20600966449	EMPRESA DE MOTOTAXIS ALVARADO E.I.R.L.	PJ. GARCIA N° 157 BR CHONTAPACCHA
20491702380	E.T. Y MULTISERVICIOS CRISTO REDENTOR SRL	PJ. VERGARA N° 184 LA COLMENA BAJA
20600853393	EMPRESA DE TRANSPORTE MONTE SANTO E.I.R.L.	JR. ANCASH N° 126 PJ. HAYA DE LA TORRE
20495672272	EMPRESA DE TRANSPORTES CORAZON DE JESUS E.I.R.L.	MZA.B LOTE 19 INT 5 BR SAN ANTONIO
20570894740	EMP DE TRANSP Y SERV GRLES ATLANTIC TOURS E.I.R.L.	JR. A. ASTOPILCO N° 353 LOT TORIBIO CASANOVA
20453662196	MARIA INES S.R.L.	PJ.POLLOQUITO MZA D LOTE 2 BR LA FLORIDA
20531810075	EMPRESA DE SANTISIMA CRUZ DE MOTUPE E.I.R.L.	JR. LOS CEREZOS N° 108 URB EL INGENIO
20529476346	TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES CAJAMARCA S.R.L.	JR. SAN SALVADOR N° 150
20495815219	EMPRESA DE TRANSP VIRGEN DE LOS DOLORES S.R.L.	JR. JUAN BEATO MASIAS N° 1091
20496063113	E.T. TUR. SERV. VARIOS VIRGEN DE LOS DOLORES S.R.L.	JR. APURIMAC N° 1030 BR LA MERCED
20495869220	EMPRESA DE TRANSPORTES SANTIAGO APOSTOL S.R.L.	MZA. B LOTE. 5 C.P. AGOCUCHO
20495916911	VENTANILLAS TOURS SOC.COM .RESPONS.LTDA.	MZA. A LOTE. 16 CPM OTUZCO
20453674526	EMP DE TRANSP Y SERV MULTIPLES PARAISO TOURS S.R.L.	MZA. L LOTE. 71 CAS. LA PACCHA

Fuente: Municipalidad provincial de Cajamarca - Gerencia de vialidad y transporte

- c) Los tributos que se tienen que pagar
- d) Desempleo

8. Respecto a la formalización empresarial en el sector transporte ¿Cuál de las siguientes considera usted que es cierta?

- a) Las entidades involucradas no realizan una educación de manera adecuada
- b) Las personas están desinformadas
- c) La formalización empresarial genera costos elevados
- d) Otras

¿Cuáles?

9. ¿Cuál de las siguientes razones cree usted que genera la informalidad en el sector transportes?

- a) Desempleo
- b) Altos costos laborales.
- c) Elevadas tasas de pago para la formalización
- d) La costumbre de las personas de realizar trabajos informales.

10. ¿Cuál de los siguientes factores cree usted que más influye para provocar informalidad empresarial en el sector transporte?

- a) Falta de recursos económicos
- b) La costumbre de quienes se dedican al sector transporte
- c) Realización de trámites engorrosos ante las entidades del Estado.
- d) Incremento de la necesidad del servicio en el sector transportes.
- e) El desconocimiento de las normas que regulan la formalización

11. ¿Cuáles son las consecuencias de trabajar en el sector transportes de manera informal?

- a) No tener acceso a un seguro
- b) Pagos inferiores al sueldo mínimo vital
- c) Inestabilidad laboral
- d) Limitado acceso a préstamos financieros

ANEXO 3 FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y ADMINISTRATIVAS - FCEA FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

DATOS GENERALES:

- 1.1. APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO: *LICENIA PÉREZ TESAR EDWIN*
- 1.2. CARGO: *COORDINADOR PROFESOR*
- 1.3. INSTITUCIÓN DONDE LABORA: *UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONIO GUILLERMO URRELO*
- 1.4. GRADO ACADÉMICO: *MAESTRO*
- 1.5. NOMBRE DEL INSTRUMENTO: *EQUIVOCADOS DE DIAGNÓSTICO EMPRESARIAL*
- 1.6. AUTORES DEL INSTRUMENTO: *WELTON PEREZ GONZALEZ, RAUL MATEO ESPINOSA PEGEL*
- 1.7. FECHA: *10-08-2018*

ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

Criterio	Niveles	Baja 0 - 25%				Regular 26 - 50%				Bueno 51 - 75%				Muy bueno 76 - 100%				
		0	7	13	19	25	31	38	45	51	57	63	69	75	81	87	93	100
1. CANTIDAD	Es formulado con alguna finalidad	6	12	18	25	31	38	44	50	55	62	68	75	81	87	93	100	
2. DEFINITIVIDAD	Es un proceso de conclusiones observables											X						
3. ACTUALIDAD	Relacionado al marco de la ciencia pedagógica													X				
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización clara con respecto al objetivo de medir y evaluar											X						
5. SUFFICIENCIA	Relacionado con valores de medición de medición												X					
6. INTENCIONALIDAD	Relacionado con valores de medición de medición													X				
7. CONSISTENCIA	Basado en teoría pedagógica científica												X					
8. COHERENCIA	Entre los valores indicados												X					
9. METODOLOGÍA	La metodología apropiada al proceso de la medición												X					
10. PERTINENCIA	Es el adecuado para el medidor													X				

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Baja b) Regular c) Bueno d) Muy bueno

PROMEDIO DE VALORACIÓN

C


 firma
 26682574
 LICENIA PÉREZ TESAR EDWIN P.