



UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
DEL PERÚ

FACULTAD DE CIENCIAS DE GESTIÓN

CARRERA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

TESIS

“FORMALIZACIÓN DEL RÉGIMEN LABORAL Y TRIBUTARIO
PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A.C”

PARA OBTENER EL TÍTULO DE

CONTADOR PÚBLICO

AUTOR

JUAN DANIEL URQUIZO PALACIOS

LIMA - PERÚ

2015



FACULTAD DE CIENCIAS DE GESTIÓN
CARRERA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

TESIS

“FORMALIZACIÓN DEL RÉGIMEN LABORAL Y TRIBUTARIO
PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE
TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A.C”

PARA OBTENER EL TÍTULO DE

CONTADOR PÚBLICO

AUTOR

JUAN DANIEL URQUIZO PALACIOS

LIMA - PERÚ

2015

DEDICATORIA

A Dios, por darme la oportunidad de vivir y por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio.

AGRADECIMIENTOS

La presente Tesis es un esfuerzo en el cual, directa o indirectamente, participaron varias personas leyendo, opinando, corrigiendo, teniéndome paciencia, dando ánimo acompañando en los momentos de crisis y en los momentos de felicidad.

Agradezco a la Dra. Edith Urquizo palacio por haber confiado en mi persona, por la paciencia y por la dirección de este trabajo. Al Mtro. Fidel Olivera por los consejos, el apoyo y el ánimo que me brindó. Atenta lectura de este trabajo y, por último pero no menos importante, a la Dra. Mercedes Pedrero por sus comentarios en todo el proceso de elaboración de la Tesis y sus atinadas correcciones. A mi madre y a mi hermano que me acompañaron en esta aventura que significó y que, de forma incondicional, entendieron mis ausencias y mis malos momentos.

Juan Daniel Urquizo Palacios

ÍNDICE

DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTOS	v
ÍNDICE	vii
INDICES DE TABLAS.....	ix
INDICES DE GRÁFICOS.....	x
RESUMEN.....	xi
INTRODUCCIÓN.....	xiii
CAPÍTULO I	14
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	14
1.1 Situación Problemática:.....	15
1.1.1 A Nivel Internacional:.....	17
1.1.2 A Nivel Nacional:.....	19
1.1.3 A Nivel Local:	20
1.2 Formulación del Problema:.....	23
1.2.1 Problema General:	23
1.2.2 Problemas Específicos:	24
1.3 Objetivos:.....	24
1.3.1 Objetivo General:.....	24
1.3.2 Objetivos Específicos:	24
1.4 Justificación e Importancia de la Investigación:	24
1.4.1 Justificación de la Investigación:	24
1.4.2 Importancia de la Investigación:.....	25
1.5 Limitaciones de la Investigación:.....	25
CAPÍTULO II.....	26
MARCO TEÓRICO	26
2.1 Antecedentes de Estudios:	27
2.2 Bases Teóricas y Científicas:	31
2.2.1 Base Teórica y Científicas relacionadas al sector TRANSPORTE:	31
CAPÍTULO III.....	55
MÉTODO.....	55
3.1 Tipo y Diseño de Investigación.....	56

3.1.1	El Tipo de Investigación:	56
3.1.2	Diseño de Investigación:	56
3.2	Población y Muestra.....	58
3.2.1	Población:.....	58
3.2.2	Muestra:	59
3.3	Hipótesis	62
3.3.1	Hipótesis General	62
3.3.2	Hipótesis Específica	62
3.4	Variables–Operacionalización	62
3.4.1	La Variable Independiente:.....	62
3.4.2	La Variable Dependiente:.....	63
3.5	Métodos e Instrumentos de Investigación	64
3.5.1	Métodos	64
3.6	Procedimientos de Análisis Estadísticos de Datos	64
3.6.1	Métodos de Análisis de Datos	65
CAPÍTULO IV RESULTADOS		66
4.1	INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS OBTENIDOS EN LA PRUEBA DE CAMPO.....	67
4.2	PRESENTACION, ANALISIS E INTERPRETACION DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS.....	68
CAPÍTULO V DISCUSIÓN.....		84
5.1	Discusión	85
5.2	Conclusiones	85
5.3	Recomendaciones	86
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		87
ANEXOS		89

INDICES DE TABLAS

CUADRO N° 1 TRABAJADORES EN PLANILLA.....	68
CUADRO N° 2 BENEFICIOS SOCIALES.....	70
CUADRO N° 3 IMPUESTOS PAGADOS.....	72
CUADRO N° 4 CRÉDITO FISCAL.....	74
CUADRO N° 5 ECONOMÍA EN LA EMPRESA	75
CUADRO N° 6 INCREMENTO DEL CAPITAL.....	76
CUADRO N° 7 ASOCIARSE A OTRA EMPRESA	78
CUADRO N° 8 SERVICIOS BANCARIOS	79
CUADRO N° 9 SERVICIOS QUE BRINDA LA EMPRESA.....	81
CUADRO N° 10 FLOTA DE BUSES	82

INDICES DE GRÁFICOS

GRAFICO N° 1	TRABAJADORES EN PLANILLA	68
GRAFICO N° 2	BENEFICIOS SOCIALES	70
GRAFICO N° 3	IMPUESTOS PAGADOS	72
GRAFICO N° 4	CRÉDITO FISCAL	74
GRAFICO N° 5	ECONOMÍA EN LA EMPRESA	75
GRAFICO N° 6	INCREMENTO DEL CAPITAL	77
GRAFICO N° 7	ASOCIARSE A OTRA EMPRESA.....	78
GRAFICO N° 8	SERVICIOS BANCARIOS	80
GRAFICO N° 9	SERVICIOS QUE BRINDA LA EMPRESA	81
GRAFICO N° 10	FLOTA DE BUSES	82

RESUMEN

El objetivo principal de esta tesis es hablar de la informalidad en el régimen laboral y tributario debido a su gran demanda que tiene esta empresa de transporte SAN PEDRO DE MALA, se tiene que hacer un diagnóstico y evaluación teniendo como principal variable la rentabilidad que desea saber para alcanzar una mayor demanda, en el Perú es una constante que las empresas de transporte tengan estos problemas. Para los que hemos tenido la oportunidad de viajar en empresa de transporte interprovincial, no nos es extraña la informalidad con que se presta el servicio, y en algunos casos, hasta hemos sido víctimas de algún desagradable incidente.

Esta informalidad de la que hablamos 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 establecer además de los requerimientos mínimos en la idoneidad del servicio que ofrecen.

Este problema se constata aún más cuando nos encontramos en provincia y verificamos por ejemplo, que el ticket o el boleto 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 de seguro han sobrepasado los 65 o 70 años de edad. Creemos que la informalidad en el transporte de pasajeros es un factor que influye negativamente para las empresas privada inviertan en la renovación de su flota vehicular y en la construcción de nuevos terminales terrestre en el país.

Palabras claves:

INFORMALIDAD, RENTABILIDAD, TRANSPORTE.

ABSTRACT

The main objective of this thesis is to speak of informality in the labor and tributary regime due to its high demand for this transport company SAN PEDRO DE MALA, a diagnosis and evaluation has to be done having like principal variable the profitability that it wants to know to reach a major demand, in Peru it is a constant that the companies of transport have these problems. For that we have had the opportunity to travel in company of interprovincial transport, us there is not strange the informality with which the service lends, and in any cases, even us have been victims of some disagreeable incident.

This informality about which we speak expresses in the disorder, the insecurity, in the fact that should allow itself the indiscriminate revenue of vehicles of any type without technical review, in order that they operate in any route, and without establishing besides the minimal requirements in the suitability of the service that they offer.

This problem states furthermore when we are in province and check for example, that the ticket or the ticket of trip that issue the companies of transport often do not record a number of RUC actively or really and that the drivers are persons who of insurance have exceeded 65 or 70 years of age. We think that the informality in the passengers' transport is a factor that influences negatively for the private companies invest in the renovation of his traffic fleet and in the terrestrial construction of new terminals in the country

Key Words:

INFORMAL, PROFITABILITY, TRANSPORT.

INTRODUCCIÓN

El sector de transporte interprovincial de pasajeros se caracteriza actualmente por el aumento en la demanda de pasajes debido al crecimiento de los sectores productivos de bienes y servicios, al incremento de nuevos mercados y a la creación de nuevas rutas. Esto origina en las empresas de transporte una lucha por lograr un mejor posicionamiento, la micro y pequeña empresa posee un destacable comportamiento dentro de la economía peruana, su aporte se incrementa continuamente al ser el tipo empresarial más difundido a nivel nacional. El tema de la presente tesis se titula “**Formalización del Régimen Laboral y Tributario para mejorar la Rentabilidad de la Empresa de Transportes SAN PEDRO DE MALA S.A.C**”. La situación problemática del presente trabajo comprende el estudio de la infraestructura y el transporte terrestre dentro de la provincia de Cañete - Lima.

La importancia del transporte así definido queda ejemplificado si se observan los grandes volúmenes de la producción personas que deben transportar.

El tema del transporte ha merecido la atención de los gobierno habiéndose realizado diversos estudios a cargo de organismos nacionales.

Los Ministerios de Transporte han producido diversos trabajos por sí o con la colaboración de algunos organismos internacionales.

El desarrollo integral de la investigación consta en cinco capítulos, los cuales se escriben a continuación:

En el capítulo I, se presenta el planteamiento del problema que comprende: situación problemática, formulación del problema, objetivos, justificación y limitaciones. El capítulo II, corresponde al marco teórico que abarca: antecedentes y bases teóricas, científicas. El capítulo III, se describe el método que corresponde al análisis de la hipótesis del trabajo. El capítulo IV, se dará a conocer los resultados y discusión. El capítulo V, se dará a notar las conclusiones y recomendaciones. Y por último, las referencias bibliográfica empleadas que complementan la investigación y que han facilitado el desarrollo de mi tesis, como también la recolección de datos y los anexos.

CAPÍTULO I
PLANTEAMIENTO DEL
PROBLEMA

1.1 Situación Problemática:

DU BOIS Fritz, director de Perú 21. Escribió un artículo denominado “El día de la informalidad” en la que manifiesta la problemática de la informalidad en el Perú, entre lo que destaca lo siguiente:

El principal problema que tenemos en el país es la informalidad ello debido a que solo uno de cada cuatro trabajadores tiene un empleo adecuado en el sector formal, con derechos laborales, beneficiándose de pensión y seguridad social. La causa de esta inaceptable situación es la rigidez de la legislación laboral, la cual protege a como dé lugar a los defensores de los privilegiados que forman la oligarquía sindical.

Así tenemos que a los barones de las centrales sindicales –que hace años no tienen un día de trabajo normal como cualquier mortal gracias a su actividad gremial– poco les interesa la suerte de 10 millones de peruanos que sobreviven sin un empleo adecuado. Esa dificultad nace de las distorsiones de un exceso de protección legal al afortunado que está en planilla, al margen de si es ineficiente u holgazán.

Al mismo tiempo la legislación penaliza la creación de nuevos puestos de trabajo al colgarles prohibitivos sobrecostos laborales y una valla altísima para despedir al que comete una falta o que simplemente demuestra ser incapaz.

Peor aún, en lugar de salir del entrampamiento laboral nos estamos hundiendo cada vez más en el pantano de la informalidad con medidas como el aumento del sueldo mínimo vital, que solo sirven para incentivar aún más al pequeño empresario a permanecer informal.

Por otro lado, las pocas iniciativas adecuadas como la Ley de Formalización de las Mype son encarpadas. Por una parte, porque los sindicatos quieren derogarla y, por otra, por el corto plazo fiscal, que hace que no se tengan partidas presupuestadas para implementarla.

Al final, el Estado está frente a un abismo previsional –que lo puede quebrar– ya que la mayoría de trabajadores no tienen seguridad social y no hay incentivos para mejorar la productividad laboral. El único que está contento es el oligarca sindical.

Fritz Du Bois (2009) El 90% de Empresas de Transporte es Informal, Entrevista al Gerente Municipal de La Victoria Lucía Ledesma:

“En la Victoria solo el 10% de los 350 locales tiene licencia de funcionamiento. Casi todas las firmas siguen recogiendo pasajeros en plena calle y usando unidades que no cumplen con las medidas de seguridad”.

La falta de formalidad sigue reinando en cientos de empresas de transporte interprovincial de Lima. Ayer, en conversación con Perú.21, la gerente municipal de La Victoria, Lucía Ledesma, reveló que de las 350 empresas de este rubro que funcionan en dicho distrito, por lo menos el 90% labora en locales que no cuentan con licencia de funcionamiento ni certificados de Defensa Civil.

La funcionaria aseveró que – pese a las reiteradas sanciones a los infractores – casi todas las firmas siguen recogiendo pasajeros en plena calle y usando unidades que no cumplen con las medidas de seguridad. “El año pasado emitimos la ordenanza 062-08, mediante la cual otorgamos un plazo de 180 días para que las empresas se formalicen, que venció a fines de abril. Desde entonces, ya hemos cerrado alrededor de 15 locales clandestinos”, manifestó.

Por otro lado, Ledesma informó que el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) dispuso una medida cautelar administrativa exigiendo al municipio reabrir el local de la empresa de transportes El Ronco – ubicado en la primera cuadra de la avenida Iquitos – pese a que hace algunas semanas la alcaldía victoriana había dispuesto su cierre por subarrendar el local a otras cuatro empresas interprovinciales que no contaban con licencias de funcionamiento ni certificados de seguridad para sus pasajeros.

Las otras empresas que también atendían en el local eran Transportes Wari, Pacífico Sur y Eric el Rojo. Según La Victoria, ninguna de ellas todavía se ha preocupado por inscribir un terminal formal, y siguen recogiendo pasajeros de manera clandestina.

1.1.1 A Nivel Internacional:

En España.

El desempleo en España refleja la totalidad de las personas desempleadas en España. Según la Encuesta de Población Activa correspondiente al cuarto trimestre de 2011, la cifra de desempleados en el país es de 5.273.600, con una tasa de desempleo del 22,85% (Fuente de la EPA Encuesta de Población Activa del INE).

Desde 2009 España tiene la máxima tasa de desempleo del primer mundo (véase el anexo: Países por desempleo). La tasa de desempleo juvenil en España es del 48,61%.

En abril de 2012, la tasa de paro en España sube creando un máximo histórico del 24,44% generando 5.639.500 parados y superando por ende, el máximo creado en 1994 del 24,1%.

El 27 de enero de 2012 se llega al máximo histórico de desempleo en números absolutos según la Encuesta de Población Activa, con 5.273.600 personas sin trabajo que representan una tasa de desempleo del 22,85%. La tasa de desempleo más alta registrada corresponde al primer trimestre de 1994, con un 24,55% de población desempleada.

En Bogotá

Una situación fuera de control, para estar más conectado con la realidad y la actualidad, se puede apreciar en el transporte de la ciudad de Bogotá, con sus dos connotaciones el servicio público y el servicio particular.

Bogotá es la capital de la República de Colombia con un gran número de habitantes tanto de esta como de otras ciudades, este volumen de personas hace que se genere un gran comercio repartido en diversos sectores de la ciudad como el informal, financiero, construcción, industria, educación, comercio, servicios, etc. Estas personas que laboran requieren moverse en todas las direcciones y durante todo el día, unos

ganan más que otros, y esto se traduce en que unos tienen la capacidad económica para adquirir un automotor y se movilizan dentro de la ciudad en este, otras en cambio no tienen el suficiente o simplemente no apetecen de comprar un vehículo y tienen que movilizarse en el servicio público, que comprende, buses, busetas, taxis, y colectivos, cada uno de estos con características diferentes al igual que las tarifas. La situación es tal que en la actualidad un recorrido que por su distancia no debería demorar más de media hora, termina convirtiéndose en una travesía de dos y hasta tres horas; y aquí se encuentra el primer problema, porque en realidad son varios problemas en uno solo que se reúnen para formar una sola entropía; la velocidad con que se puede avanzar entre los corredores viales de la ciudad se ha reducido hasta ese punto debido a la gran saturación del parque automotor, tanto particular como público.

FARALDO G (2009) En Chile

FARALDO G. “El Seremi de Transportes y Telecomunicaciones, continúa con la intensa tarea de fiscalizar y detener el transporte informal de pasajeros.”

Una intensa fiscalización al transporte informal de pasajeros, conocidos como vehículos pirata, coordinó el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Magallanes y la Antártica Chilena, Gustavo Faraldo, en la ciudad de Punta Arenas. El operativo se realizó el día 13 de abril en la madrugada, en las afueras del Casino Dreams, se fiscalizaron 21 taxis básicos y 1 vehículo particular, de los cuales 2 fueron multados y llevados al Aparcadero Municipal.

En este trabajo ha sido fundamental el apoyo de Carabineros de Chile, con quienes intensificamos la fiscalización este viernes en la madrugada, por las calles de Punta Arenas, en busca de choferes que se dedican al transporte informal de pasajeros y que infringen toda la normativa vigente, informó el Seremi Gustavo Faraldo Iriarte. Cabe mencionar que en lo que va del año 2012 se han efectuado 9 retiros de circulación de transporte informal de pasajeros. En la oportunidad, el primer vehículo infraccionado se encontraba efectuaban servicio de transporte público de pasajeros sin estar inscritos en el Registro Nacional de Transportes y el segundo era un taxi básico que funcionaba con equipo de GNC no autorizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La autoridad regional aseguró que, “junto a Carabineros Chile, continuaremos en esta tarea, porque el transporte informal genera una condición insegura para los usuarios. Por ello, llamamos a la comunidad a denunciar este tipo de transporte pirata.”

En razón de lo anterior, la autoridad del ramo, manifiesta “aquí también es fundamental la colaboración y responsabilidad de los propios usuarios. El llamado principal que tenemos que hacer, entonces, es a preferir siempre los servicios autorizados para realizar transporte público, porque cumplen con una serie de condiciones técnicas y de seguridad que garantizan un viaje cómodo y seguro”, ya que “usar transporte pirata es arriesgar la vida”

Alguno de los peligros que presenta este tipo de transporte, comúnmente desconocido por los usuarios, es la dificultad para identificar al conductor en casos de maltrato al pasajero, robo o hurto, o delitos de connotación sexual, puesto que el conductor mantiene el anonimato. Por último, añadió el Seremitt, los pasajeros de estos medios de transporte no tienen ninguna cobertura en el caso de sufrir un accidente de tránsito.

1.1.2 A Nivel Nacional:

En Cusco, JUKUYAMA F (2010). Señala en un artículo que Transportistas formales de la Región de Cusco, realizaron movilización exigiendo la formalización de los transportistas que operan con las diferentes provincias y que no cumplen los requisitos señalados por la ley.

Con arengas como “abajo el transporte informal” o “los informales no tributan”, llegaron hasta la ciudad transportistas propietarios de alrededor de 60 vehículos, con la consigna de establecer diálogo con las respectivas autoridades con el fin de que sus pedidos sean escuchados.

El dirigente de los transportistas de la región de Cusco Juan Mora, señaló que esperan que las nuevas autoridades hagan cumplir la norma 017 que reglamenta en transporte interprovincial y que por fin se fiscalice de forma rígida a las empresas de este rubro.

A la movilización trasladaron alrededor del 10% de la flota vehicular de la región, y que según refiere la dirigencia de esta es una primera acción preventiva, ya que de no ser escuchados realizarán una huelga en la región, que de producirse constituiría una situación bastante complicada para los centenares de usuarios de las unidades vehiculares que deseen trasladarse de una provincia a otra.

En la región del Cusco, existen alrededor de 50 empresas de transporte formales y tiene en su haber más de 900 unidades, dichas unidades cumplen con los requisitos siguientes, cuentan con el licencia A -3, Soat, tarjeta de circulación, las autorizaciones que exige el ministerio de transportes y comunicaciones.

En Arequipa, Moscoso Elvira (2011) al hablar de la Informalidad de Transporte Interprovincial se incrementa en 80%

“En Arequipa se detectaron 300 unidades pertenecientes a 50 empresas que prestan servicio informal a más de 3 mil personas, informó jefa de la SUTRAN, Elvira Moscoso”.

1.1.3 A Nivel Local:

En Lima, Entre la principal problemática que encontramos en las empresas de transporte ya sean local o interprovincial es la informalidad que tienen a sus trabajadores solo con un pago mínimo y sin estar en planilla por lo tanto no goza de los derechos laborales que debería tener.

Otro problema es la motivación ya que sin ninguna promesa de una mejor remuneración los trabajadores no dan el máximo de sí mismo para poder producir unas mayores ganancias para las empresas y buscan.... Nuevo Terminal terrestre ¿Oportunidad o Amenaza? El nuevo terminal terrestre Maleño junta a las dos grandes empresas (Consortio Maleño y San Pedro de Mala) en un solo lugar de partida donde la guerra para ganar pasajeros es interminable llegando incluso a bajar sus precios.

La empresa de transporte San Pedro de Mala SAC cuenta con 83 trabajadores a su cargo que solo el 20% está en planilla, además cuenta con 25 unidades de transporte. La dirección de la empresa lo maneja la familia Chávez, y su representante legal Chávez Torres Roberto. La contabilidad lo lleva a cabo una consultoría externa la empresa.

Municipalidad de Lima minimizó paro de transportistas y estos amenazan con radicalizar protestas

“Gerente de Transportes dijo que solo un 10% de choferes urbanos acató la medida de fuerza en contra de ordenanzas ediles para mejora del sector”.

La gerente de Transportes de la Municipalidad Metropolitana de Lima, María Jara, estimó que un 90% de transportistas salieron a cumplir con sus labores, y que si hubo ausencia de algunos choferes urbanos fue por las amenazas de quienes convocaron el paro de hoy.

Jara indicó que desde las 3:00 a.m. las unidades de transporte, incluso de varias empresas que acataron la medida de fuerza, empezaron a trabajar. “El mensaje que queremos dar es de ahí calma, hay seguridad y las condiciones para trabajar están dadas”, señaló. En ese sentido, la funcionaria edil subrayó que hay más de 7500 agentes en todo Lima para dar seguridad, así como grúas en las principales zonas de la ciudad ante posibles bloqueos de carreteras.

Por su parte, Omar Calderón, representante del Frente de Transportistas de Lima y Callao resaltó que en su balance fue un 90% de transportistas los que respetaron su acción de lucha. “Ahora vamos a la Plaza Dos de Mayo desde donde empezaremos a movilizarnos con el grupo del señor RauRau hacia el Congreso y la Municipalidad de Lima para entregar unos memoriales”, informó.

Detalló que en estos documentos se apunta que la alcaldesa Susana Villarán emitió “ordenanzas anticonstitucionales y no respetó la norma nacional”. Para Calderón, la “mal llamada reforma del transporte” que impulsa la burgomaestre desplazará de sus labores a unos 150 mil transportistas”.

“Vamos a presentar una acción de inconstitucionalidad, para eso estamos recabando las firmas correspondientes que presentaremos ante el Tribunal Constitucional. Nosotros vamos a radicalizar las medidas con paros escalonados”, sentenció.

El Problema del Transporte en el Perú Por Beatriz Belaunde (2010)

Un tema importante de tocar es la problemática y el caos del transporte en Lima y otros departamentos del país. Una de las causas muy conocida pero no solucionada es el tamaño de nuestro parque automotor y su antigüedad. Realmente un país como el Perú no puede darse el lujo de perder preciados minutos – el tiempo es oro- al igual el sobre costo en la gasolina, gas o petróleo, que también son un costo adicional al igual que las vidas que se pierden a causa de tantos accidentes de tránsito. Otro problema es el de la informalidad en las empresas de transporte público (ETP) ya que son actores medios ocultos y su funcionamiento es pésimo.

La municipalidad es la que da el permiso de circulación y las rutas a las ETP pero no son dueñas de las unidades de transporte: buses, combis, micros. Estas unidades son de propiedad de personas naturales que los inscriben en la empresa pero no asumen responsabilidades como accidentes o choques. Los particulares pintan las unidades con el color, la ruta, pero no asumen un atropello por ejemplo.

La solución a este problema es tan obvia que todos lo saben, y no sé porque no se lleva a cabo: prohibir la importación de vehículos sobre todo los más antiguos, por ejemplo, los automóviles que vienen de Chile por Arica con el timón cambiado. Otra solución al problema podría ser exigir que los vehículos en Lima no tengan más tiempo que 7 años, por ejemplo, como ha hecho Chile, en el que el tiempo de uso de los carros es hasta 5 años. Una solución también importante (que ha desarrollado el gobierno) es la construcción del Metropolitano, va a aliviar el transporte de mucha gente, aunque no será suficiente.

Además de lo expresado existe el problema de polución, algo tan dañino para la salud y para el ambiente. El CO₂ y el plomo está presente en nuestra atmósfera aumentando el riesgo de enfermedades respiratorias.

Acerca de los accidentes de tránsito ocurridos en el Perú en el 2006 murieron 3,481 personas a causa de accidentes, según el Diario El Comercio del 6 de Abril del 2008. “Si lo comparamos con Chile, Colombia, Ecuador y Bolivia, nuestro país es el que tiene un menor número de vehículos por habitantes (1 por cada 20 personas). Sin embargo, el Perú pasa al primer lugar de la lista al examinar los accidentes de tránsito fatales, con una tasa de 25 fallecidos por cada 10 mil autos.”

Según Armando Negri Piérola, Presidente de la Asociación Automotriz del Perú, “aunque muchos no lo quieran reconocer, la antigüedad de nuestro parque automotor es uno de los principales factores que contribuyen a generar accidentes de tránsito. Las cifras son elocuentes: El 75,6% de los accidentes de buses y el 76,6% de los accidentes de camiones de carga son causados por vehículos con más de 10 años de antigüedad. Entre 70 y 80 % de los accidentes de tránsito fatales en Lima Metropolitana involucran vehículos usados importados de Japón, con timón cambiado en los Céticos.

El parque automotor peruano tiene una edad promedio de 18 años y es uno de los más antiguos de América Latina. Al ritmo que vamos, necesitaremos cuando menos unos 40 años para renovarlo. Como ejemplo, Ecuador, con la mitad de la población del Perú, vende casi tres veces más vehículos nuevos que nosotros y está modernizando su parque automotor adecuadamente. En Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Uruguay no está permitido el ingreso de vehículos usados y también renuevan su parque como debe de ser.”

¿Por qué no solucionar este problema? Nos ahorraría muchos sobrecostos (tiempo, accidentes, polución, etc) a nuestra población, a todos los estratos sociales y a todos los peruanos, además de salvar muchas vidas.

1.2 Formulación del Problema:

1.2.1 Problema General:

¿De qué manera la formalización del Régimen Laboral – Tributario mejorará la rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala SAC?

1.2.2 Problemas Específicos:

¿De qué manera el régimen laboral y tributario para una mejora en la formalización de la empresa San Pedro de Mala Afectará en algo el nuevo régimen a los accionistas o socios?

¿De qué manera se incrementara la rentabilidad con el nuevo régimen laboral y tributario?

1.3 Objetivos:

1.3.1 Objetivo General:

Determinar de qué manera la propuesta de formalización del Régimen Laboral – Tributario mejorará la rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala SAC.

1.3.2 Objetivos Específicos:

Determinar si la formalización del régimen laboral y tributario mejorará la rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala SAC.

Determinar el grado de formalización de la empresa San Pedro de Mala SAC.

1.4 Justificación e Importancia de la Investigación:

1.4.1 Justificación de la Investigación:

Una de las más importantes razones del triunfo de las microempresas es la formalización y el crecimiento que conlleva esto.

Existen varias opiniones sobre la formalización laboral una de ellas dice que el empleador es el que menos gana ya que el trabajador gana todos sus derechos que por ley le corresponde. Pero al ir al campo los trabajadores no quieren formar un contrato y gozar de los derechos de planilla porque tienen la mentalidad que le descuentan los porcentajes de AFP/ONP y ESSALUD al no saber que esto más adelante va a tener su contraprestación.

En primer lugar debemos orientar a los trabajadores que estos pagos no son un descuento sino una inversión a futuro para que no tengan miedo a sus recortes de sueldo.

De esta mentalidad se aprovechan los administrativos de la empresa.

Formalizando la empresa el que más gana es el estado ya que tendrá otra empresa con la que pueda contar con su pago de impuesto, pero el estado no es únicamente el gobierno somos todos nosotros que gozaremos de una contraprestación teóricamente.

1.4.2 Importancia de la Investigación:

Los resultados que se obtenga de la presente investigación contribuirán a asumir de manera responsable la planificación económica de la empresa en un rol previsor a las posibles contingencias financieras a causa de las recaudaciones anticipadas para evitar su falta de liquidez.

1.5 Limitaciones de la Investigación:

El factor limitante para el presente desarrollo de tesis es la falta de casuística, considerando que hasta la fecha en las microempresas del sector transporte no se han realizado estudios sobre la formalización laboral y su factor determinante en la liquidez.

Otra limitación importante es el acceso a la información y a la determinación de la muestra para el estudio.

CAPÍTULO II
MARCO
TEÓRICO

2.1 Antecedentes de Estudios:

Lora Germán en su trabajo de investigación “El Nuevo Régimen Laboral de las MYPES” señala lo siguiente.

A través del Decreto Legislativo N° 1086, del 28 de junio de 2008, el Gobierno promulgó la Ley de Promoción de la Competitividad, Formalización y Desarrollo de la Micro y Pequeña Empresa y del Acceso al Empleo Decente. Con la dación de este dispositivo se modifican las características de este tipo de empresas, haciéndose las siguientes especificaciones para que sean consideradas como tales:

Microempresa: entre 1 y 10 trabajadores y ventas anuales hasta 150 UIT.

Pequeña empresa: entre 1 y 100 trabajadores y ventas anuales hasta 1,700 UIT.

Un aspecto de preocupación al momento de discutirse la Ley fue la posibilidad de fraude por parte de los empleadores, en el sentido que pudieran “fraccionar” sus empresas para acceder a los nuevos beneficios u obligar a los trabajadores a “renunciar” para aplicarles un régimen laboral menor y uno de seguridad social subsidiado. Frente a ello, la norma dispone que el régimen solo sea aplicable a los contratos de trabajo que se celebren a partir de su entrada en vigencia.

Este es un punto central en el nuevo régimen de las MYPE, pues entendemos que solo será aplicable a los trabajadores que recién se incorporan al mercado laboral o a aquellos que recién son contratados por una MYPE. Considerar que la norma está dirigida a la formalización de trabajadores que se encontraban en una empresa laborando informalmente antes de su vigencia podría ser muy riesgoso.

Dentro del régimen laboral común establecido para las MYPE, la norma reconoce la vigencia de la jornada de trabajo máxima “diaria” de ocho horas; sin embargo, parecería que se estuviera dejando de lado la posibilidad de que el empleador fije jornadas diarias mayores, dentro del límite semanal de las 48 horas. Sin perjuicio de este matiz, se reconoce para los trabajadores los siguientes derechos: la determinación de un horario de trabajo, el trabajo en sobretiempo, así como los descansos remunerados.

Como se podrá apreciar, la Ley crea dos nuevos regímenes laborales y uno de seguridad social, es decir, los de las microempresas y las pequeñas empresas. Las principales diferencias son fijadas en el cuadro adjunto.

Otro de los problemas del establecimiento de estos regímenes laborales especiales es el carácter permanente de los mismos. Anteriormente se consideraba que el fomento y formalización de las MYPE solo requeriría un período determinado de tiempo, ahora se ha establecido que sea permanente. Quizá la existencia de un régimen temporal hubiera dado mayor validez a la finalidad de formalización, puesto que se justificaría que el Estado les brinde algún tipo de subsidio laboral y previsional temporal para que, luego de un tiempo, pudieran reconocer los beneficios aplicables a los trabajadores del régimen laboral de la actividad privada.

Otro tema que merece especial atención es que solo se les reconoce el derecho a percibir la RMV a los trabajadores de las pequeñas empresas, permitiéndose, en el caso de los trabajadores de las microempresas, que sus ingresos puedan ser inferiores a ella, siempre que el Consejo Nacional del Trabajo así lo acuerde.

El mayor aporte de la norma se encuentra en el aspecto de la seguridad social, tanto en salud como en pensiones, para los trabajadores de las microempresas. Así, con relación a la salud, se establece que serán afiliados al componente semi-subsidiado del Seguro Integral de Salud.

En cuanto al sistema de pensiones, la ley establece que los trabajadores y conductores de la microempresa podrán afiliarse a cualquiera de los regímenes previsionales. Asimismo, la norma crea el Sistema de Pensiones Sociales, fijándose un aporte mensual de hasta un máximo del 4% de la RMV correspondiente. Como contrapartida de ello, el Estado realizará un aporte anual hasta por la suma equivalente de los aportes mínimos mensuales que realice efectivamente el afiliado.

La tarea de crear un marco normativo ya está dada, pero queda una labor mucho más importante y complicada, que es la de lograr que las MYPE se vean incentivadas y motivadas de acceder a este sistema.

Cabrera Charún Eloy en su tesis denominada “La Actualidad Económica y el Derecho del trabajo en el Perú” llegó a las siguientes conclusiones:

Definitivamente el Derecho del trabajo debe ir de la mano con los cambios sociales, económicos y culturales acaecidos en un país, y no es posible que se quiebre este vínculo, pues al suceder ello seguramente va a ocurrir que la regulación –o desregulación– no proteja adecuadamente los derechos laborales con las garantías mínimas y necesarias, lo que a su vez va a suponer un desbalance notorio entre la parte compuesta por trabajadores y la compuesta por los empleadores.

Nos hemos referido a una evolución del Derecho del trabajo positivo en el Perú, y hemos visto que existen normas que sí son acordes con el avance y con los tiempos actuales, mientras existen otras que se encuentran totalmente fuera de contexto. Y es labor del Derecho del trabajo y de todos los que convivimos con él, luchar por la coherencia entre la realidad –y las necesidades provenientes de ella y la normativa que seguidamente va surgiendo como consecuencia de presuntas necesidades sociales, pero al revisarlas vemos que no es así. En este sentido, nos queda como reflexión el hecho de que el Derecho del trabajo positivo debe ir armándose sobre la base de verdaderas necesidades y no sobre los intereses sesgados de algunos particulares con cierto poder.

Hay muchos otros temas por discutir –como la libertad sindical o la igualdad, entre otros sin embargo, en el presente documento hemos tratado de reflejar cómo ha ido cambiando el Derecho del trabajo en el Perú y cuáles han sido sus manifestaciones; no obstante, la conclusión que nos queda es que el Derecho del trabajo no debe desconectarse de la realidad, ya que solo de esa forma podrá adaptarse a los reales cambios continuos.

DE LA ROCA J. En su tesis: “Evasión tributaria e informalidad en el Perú: una aproximación a partir del enfoque de discrepancias en el consumo” Nos da a entender que:

El tamaño del sector informal en el Perú se ha calculado dentro de un rango que varía entre el 40 y 60% del PBI oficialmente registrado. Sin embargo, el monto de esta cifra dice poco respecto de su estructura, conformada por (1) la evasión tributaria “pura”, (2) la economía irregular, y (3) las actividades ilegales. Esta composición denota que el sector informal también comprende aquellas evasiones de ingresos resultantes de actividades aparentemente formales (evasión tributaria “pura”). El objetivo de la presente investigación consiste en estimar los niveles de ingresos de fuentes formales no reportados bajo un enfoque micro econométrico de discrepancias en el consumo. Mediante información de encuestas de hogares, este trabajo obtiene el grado de subreporte de ingresos de los trabajadores formales en cada una de las regiones del país, a la vez que estima una cifra reciente (2000) del tamaño del sector informal.

PASTOR HUMPIRI ELIZABETH MARGOT. En su tesis: “USO DE BICICLETAS COMO TRANSPORTE URBANO SEGURO. CASO SURCO” Nos explica la problemática del sector transporte:

El problema en la ciudad de Lima metropolitana es sobre el sistema de transportes. Este da privilegios a los vehículos motorizados, sobre todo a los de modalidad particular, provocando una superpoblación del parque automotor, esto a su vez causa problemas de espacio en la ciudad y de contaminación.

Por su parte, los vehículos motorizados públicos ofrecen servicios de mala calidad a sus pasajeros, con buses, microbuses o camionetas rurales de más de 14 años de antigüedad. Son por estas razones que este trabajo tiene como objetivo principal desarrollar una red de vías seguras para el uso de la bicicleta como alternativa de transporte, con el fin de aminorar los problemas de transporte y contaminación para el caso del distrito de Santiago de Surco. El trabajo parte bajo las siguientes hipótesis: los ciclistas buscan rutas cortas, seguras y atractivas para movilizarse y llegar a su destino; también existen problemas de tránsito, contaminación del aire y sonora en el distrito, ubicados en las avenidas por donde circulan la mayor cantidad de vehículos motorizados; y, la población no se encuentra motivada para transitar en bicicleta por la falta de seguridad en la ciudad. Este trabajo fue elaborado mediante un proceso que implicó la recolección de información, el trabajo

de campo y el análisis mediante el sistema de información geográfica. Así mismo, fueron importantes las encuestas, entrevistas e imágenes visuales como las fotografías para la investigación.

2.2 Bases Teóricas y Científicas:

2.2.1 Base Teórica y Científicas relacionadas al sector TRANSPORTE:

Se denomina transporte o transportación (del latín trans, "al otro lado", y portare, "llevar") al traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes. El transporte es una actividad fundamental dentro de la sociedad.

Sistema de transporte

Componentes del sistema de transporte

Para lograr llevar a cabo la acción de transporte se requieren varios elementos, que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo:

- Una infraestructura en la cual se lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte carretero, ductos para el transporte de hidrocarburos, cables para el transporte de electricidad, canales para la navegación en continente (inland navigation), aeródromos para el transporte aéreo, etc.
- vehículo instrumento que permite el traslado rápido de personas. Ejemplos de vehículos son la bicicleta, la motocicleta, el automóvil, el autobús, el barco, el avión, etc.
- Un operador de transporte, que hace referencia a la persona que conduce o guía el vehículo
- Unos servicios que permiten que la actividad se lleve a cabo de forma segura, como semáforos.

El Sistema de Transporte requiere de varios elementos, que interactúan entre sí, para la práctica del transporte y sus beneficios:

- La Infraestructura, que es la parte física de las condiciones que se requieren para dar aplicación al transporte, es decir se necesitan de vías y carreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional e internacional, se necesitan aeropuertos y rutas aéreas para el transporte aéreo, asimismo se requieren canales y rutas de navegación para el transporte naviero ya sean estos por mar o por ríos y lagos. Otra parte de la

infraestructura son las paradas y los semáforos en cuanto al transporte urbano, en el transporte aéreo son las torres de control y el radar, y en las navales son los puertos y los radares.

- El Vehículo ó móvil, es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.
- El Operador de transporte, es la persona encargada de la conducción del vehículo ó móvil, en la cual se van a trasladar personas, cosas u objetos.
- Las Normas y Leyes, Es la parte principal del sistema de transportes, es la que dictamina la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo es la que regula y norma la operación de todos los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

Oferta y demanda

Los ingenieros de transporte utilizan estos conceptos a la hora de concebir, planificar, diseñar y operar un sistema de transporte. Para tener un sistema eficiente, es deseable que la demanda utilice al máximo la infraestructura existente. La demanda deberá solo en muy pocas ocasiones superar la oferta.

Uno de los ejemplos más ilustrativos es el de las vías. La oferta para este caso son las vías y los vehículos las demandan. Cuando pocos vehículos demandan la vía, se dice que la infraestructura está prestando un buen servicio, pero es ineficiente. Cuando muchos vehículos utilizan la vía de forma funcional, operarán de forma eficiente la infraestructura, pero el servicio que presta a los usuarios ya no es tan bueno. Cuando demasiados vehículos demandan las vías se forma congestión y esto se considera inaceptable.

Clasificación

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea. Por ejemplo, referente al tipo de viaje, al tipo de elemento transportado o al acceso. Por ejemplo, es transporte de pasajeros generalmente se clasifica en transporte público y el transporte privado.

Transporte de pasajeros, transporte de carga

El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la Logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado. La diferencia más grande del transporte de pasajeros es que para éste se cuentan el tiempo de viaje y el confort.

Transporte urbano, transporte interurbano

Esta clasificación es muy importante por las diferencias que implican los dos tipos de viajes. Mientras los viajes urbanos son cortos, muy frecuentes y recurrentes, los viajes interurbanos son largos, menos frecuentes y recurrentes.

Transporte público, transporte privado

Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferrys. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad.

El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que:

- en transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta
- en transporte privado el usuario puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios
- en transporte privado el usuario puede inferir en la rapidez del viaje, mientras que en transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación.
- en el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa, mientras que en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos.

El más representativo de los modos de transporte privado es el automóvil. Sin embargo, la caminata y la bicicleta también están dentro de esta clasificación. El taxi, pese a ser un servicio de acceso abierto al público, es clasificado como transporte privado.

Transporte escolar

El transporte escolar o transporte de estudiantes lleva a cabo viajes de niños y adolescentes desde los lugares de residencia hasta los colegios y vice versa. Pese a que muchos de estos viajes se llevan a cabo en medios de transporte privado, es también muy frecuente que se lleven a cabo de forma colectiva en buses y caravanas especiales para este propósito.

En Estados Unidos y otros países es habitual que se dediquen autobuses para llevar a los escolares de su lugar de residencia a la escuela. La normativa de Estados Unidos obliga a que un cuidador adulto, aparte del conductor, vaya en el autobús y que los autobuses no tengan más de 16 años.

En otros países como Alemania o Finlandia, los alumnos van solos en los vehículos del transporte público de la ciudad. Normalmente, los estudiantes reciben una tarjeta que les permite hacer uso de estos servicios por todo el semestre de forma ilimitada, a un costo muy bajo (subsidiado).

En el caso de unos países sudamericanos; Chile posee una tarifa diferida para estudiantes a la que se puede optar presentando un Pase escolar al momento de cancelar el pasaje. Este a su vez permite optar a diferentes tarifas, siendo Educación primaria pasaje sin costo y Educación secundaria además de Educación superior un porcentaje del pasaje adulto (50% en regiones y 33% en Santiago). En Davis, Estados Unidos, más del 40% de los niños y niñas van al colegio en bicicleta.

Modos de transporte

Los modos de transporte son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte.

Según los modos de transporte utilizados, el transporte se clasifica o categoriza en:

- Transporte por carretera: peatones, bicicletas, automóviles y otros vehículos sin rieles.
- Transporte por ferrocarril: material rodante sobre vías férreas.
- Transporte por vías navegables: transporte marítimo y transporte fluvial.

- Transporte aéreo: aeronaves y aeropuertos.
- Transporte combinado: se utilizan varios modos de transporte y la mercancía se transborda de vehículo a otro. Este modo de transporte se ha desarrollado dando lugar al intermodal transporte multimodal, en el que la mercancía se agrupa en «unidades superiores de carga», como el contenedor, que permiten el transporte por diferentes vías sin «ruptura de carga».
- Transporte vertical: ascensores y montacargas.
- Transporte por tuberías: oleoductos y gasoductos, en los que se impulsan fluidos a través de tuberías mediante estaciones de bombeo o de compresión.

Asimismo, puede distinguirse entre transporte público y transporte privado dependiendo de la propiedad de los medios de transporte utilizados.

También puede ser interesante la distinción entre el transporte de mercancías y el transporte de pasajeros.

Modelización del transporte

La modelización de transporte o modelación de transporte permite planificar situaciones futuras y actuales del transporte urbano. El concepto de “modelo” debe ser entendido como una representación, necesariamente simplificada, de cualquier fenómeno, proceso, institución y, en general, de cualquier “sistema”. Es una herramienta de gran importancia para el planificador, pues permite simular escenarios de actuación y temporales diversos que ayudan a evaluar alternativas y realizar el diagnóstico de futuro.

El esquema clásico de modelación es el de cuatro etapas o cuatro pasos.

- Paso 1: Modelos de generación de viajes para evaluar viajes producidos y atraídos por cada zona de transporte en distintos escenarios.
- Paso 2: Modelos de distribución, para estimar matrices origen-destino (O/D) futuras.
- Paso 3: Modelos de selección modal, para determinar la captación de cada modo entre las distintas relaciones O/D, para los motivos que se calibren.
- Paso 4: Modelos de selección de ruta o asignación que permite determinar los caminos o rutas escogidas para cada relación y la carga por tramos para líneas o redes viarias en los distintos períodos horarios analizados.

A veces, según los datos disponibles y el tipo de análisis que se desea se pueden prescindir del modelo de generación, quedando en tres etapas y obteniéndose únicamente el modelo

de distribución. En corredores de carreteras sin transporte público realmente competitivo, es frecuente suponer que no hay trasvase modal y sólo se use el de distribución (o un modelo de crecimientos) y el de asignación únicamente. También se pueden mencionar otros tipos de modelos como los de usos del suelo que permiten análisis interrelacionados y complejos entre actividad en el territorio y transportes.

Transporte y comunicaciones

El transporte y la comunicación son tanto sustitutos como complementos. Aunque el avance de las comunicaciones es importante y permite transmitir información por telégrafo, teléfono, fax o correo electrónico, el contacto personal tiene características propias que no se pueden sustituir.

El crecimiento del transporte sería imposible sin la comunicación, vital para sistemas de transporte avanzados (control de trenes, control del tráfico aéreo, control del estado del tránsito en carretera, etc.). No existe, sin embargo, relación probada entre el crecimiento de estos dos sistemas. El mejor predictor del crecimiento de un sistema de transporte es el crecimiento del producto interno bruto (PIB) de un área. Resulta, además, relativamente fácil encontrar predicciones del PIB. La utilización de series históricas para predecir el crecimiento futuro del sistema de transporte puede llevar a serios errores (problema de la "su optimización" o de análisis fragmentario de un sistema).

Transporte, actividades y uso de la tierra

El transporte y el uso de la tierra están relacionados de manera directa. Dependiendo del uso de la tierra se generan actividades específicas que no necesariamente coinciden con el lugar de residencia de quienes las desarrollan, en cuyo caso se deben trasladar. Una jornada puede ser dividida entre el tiempo gastado en actividades y el tiempo gastado viajando desde y hacia el lugar en el cual se desarrollan tales actividades. Se dice que el transporte es "una demanda indirecta", dado que carece de fin en sí mismo, pero es necesario para desarrollar las actividades en el sitio de destino.

La agrupación de una variedad de actividades dentro de la misma zona terrestre minimiza la necesidad del transporte. Por el contrario, la organización por zonas de actividades exclusivas la aumenta. Sin embargo, hay economías de escala al agrupar actividades, lo que impide una organización de actividades por zonas completamente heterogéneas.

También el transporte y el uso de tierra actúan recíprocamente de otro modo, dado que los servicios de transporte consumen tierra, al igual que las ciudades. Un sistema de transporte eficiente puede minimizar el uso de la tierra. Sin embargo, este ahorro debe ser comparado con el coste; un sistema de transporte eficiente en una ciudad grande puede tener un coste sumamente elevado.

Transporte, energía y medio ambiente

El transporte es un consumidor importante de energía, la puede obtener mediante la quema de combustibles, hasta no hace mucho mayoritariamente fósiles en motores de combustión. En el proceso de combustión se generan emisiones gaseosas contaminantes (CO₂, CO, NO_x, SO_x y otros, como partículas) cuya nocividad depende de la fuente de energía usada.

Suele sostenerse que los vehículos eléctricos impulsados son "limpios", al igual que aquellos que usan celdas de hidrógeno. Pero, en realidad, depende de la fuente de la que provenga la electricidad. Si usan electricidad producida en centrales alimentadas por combustibles fósiles, la contaminación es más localizada que con los coches de combustión, ya que pueden aplicarse técnicas de captura y almacenamiento de carbono. Si se utilizan fuentes renovables (electricidad renovable) no existe este problema de emisiones.

Dado que se prevé el agotamiento de combustibles fósiles hacia el 2050, el transporte mundial enfrenta el reto de modificar completamente sus sistemas en algo menos de cinco décadas. Se prevé que los vehículos de hidrógeno serán los más económicos, si se extrapolan las tecnologías actuales, con lo cual deberemos aprender a producirlo por otros métodos distintos del altamente contaminante que se usa hoy en día (tratamiento de gas natural con vapor), que genera inmensas cantidades de dióxido de carbono, si queremos que su uso no contribuya aún más al calentamiento global.

Durante los últimos años los vehículos han estado haciéndose más limpios, como consecuencia de regulaciones ambientales más estrictas e incorporación de mejores tecnologías, (convertidores catalíticos, etc.), y, sobre todo, por un mejor aprovechamiento del combustible. Sin embargo, esta situación ha sido más que compensada por la subida tanto del número de vehículos como del uso creciente anual de cada vehículo, lo cual

determina que ciudades con más de 1.000.000 de habitantes presenten problemas de índices de contaminación atmosférica excesivos, afectando la salud de la población.

En el año 2009 la NASA promovió el denominado Desafío Vuelo Verde, un concurso por el que se premia con medio millón de dólares al proyecto más original y eficiente. Más de media docena de proyectos se han presentado hasta el momento. La iniciativa se desarrolla en cooperación con las siguientes instituciones norteamericanas: Departamento de Agricultura y Energía, la Agencia de Protección Ambiental, la Fundación Nacional de Ciencia y el Instituto Nacional de Comercio de Estándares y Tecnología, junto con la Oficina de Patentes y Marcas. Algunos de estos proyectos son:

Cri-Cri Un aeroplano acrobático de fabricación francesa y completamente eléctrico. Funciona con cuatro motores y tiene una autonomía de vuelo de 30 minutos a una velocidad de crucero de 100 km/h.

SugarVolt Modelo híbrido diseñado por Boeing. Funciona con una combinación de turbinas (de hélice) de queroseno, que son las que lo hacen despegar. Pero, una vez en el aire, al necesitar menos energía, vuela con un motor eléctrico.

Skyhawk 172 La firma aeronáutica Cessna prevé tener lista para finales de 2011. El avión de pequeña envergadura dispondrá solamente de dos asientos, pero aun así se estima que sea uno de los más usados debido a su parecido con un modelo anterior, al que se le han incluido mejoras.

El Superboeing No todos los aviones ecológicos serán eléctricos. Este es un prototipo supersónico de Boeing que funciona con combustible de alto rendimiento, y que está siendo diseñado en colaboración con la NASA. Además en cuanto al medio aéreo se plantea otro hándicap a tener en cuenta. En la actualidad las innovaciones que se han hecho en los aviones acotan en demasía los vuelos comerciales. Es decir el mercado se acerca. En su gran mayoría son jets privados de pocas plazas que no permiten el transporte masivo de pasajeros, por lo tanto, la problemática inicial de hacer factible una opción poco contaminante al gran público, en este caso, es imposible, por el momento.

El transporte y la distribución de la energía por medios de transporte han ocasionado múltiples accidentes que han afectado gravemente a personas, instalaciones y medio ambiente. El transporte de la energía varía dependiendo del tipo de energía a transportar.

- El transporte del carbón: se lleva a cabo principalmente por carretera y ferrocarril, y últimamente se está incrementando el transporte fluvial.
- El transporte del petróleo: se realiza mayoritariamente por oleoductos y petroleros, y al consumidor por medio de camiones cisterna.
- El transporte de la energía eléctrica: se lleva a cabo a través de las redes eléctricas, que distribuyen la corriente desde las estaciones transformadoras primarias hasta el consumidor y, a veces, de forma inversa (V2G).

El medio también causa impactos importantes sobre el sistema energético; cabe destacar el efecto de los terremotos, huracanes, tormentas, variaciones bruscas de temperatura, etc.

Diseño de redes de transporte

Las redes se diseñan considerando tres aspectos: la geometría, la resistencia y la capacidad. En la práctica, el diseño de transporte centra sus miras en tomar los diseños geométricos y definir su ancho, número de carriles, vías o diámetro. Su producto es tomado por el especialista en pavimentos, rieles, puentes o ductos y convertido en espesores de calzada, balasto, vigas o paredes de tubería. El ingeniero de transporte es también responsable de definir el funcionamiento del sistema considerando el tiempo.

No debe confundirse la complejidad del problema de transporte con el uso de tecnología avanzada. Tal vez el problema más complejo del transporte en el mundo no sea el de congestiones vehiculares o logística de transporte de carga en Perú, sino el del traslado de peregrinos de La Meca a Medina, con restricciones enormes de tiempo y logística.

Métodos para el diseño de redes de transporte

Los principales métodos para el diseño de redes incluyen el método de las cuatro etapas, el uso de la teoría de colas, la simulación y los métodos que podrían llamarse de coeficientes empíricos.

Método

En este método de modelización de transporte se calcula separadamente la "generación de viajes", o número de personas o cantidad de carga que produce bución de viajes]] de viajes, que permite estimar el número de viajes o cantidad de carga entre cada zona de

origen y destino; la "partición modal", gas que usarán "asignación", o la definición de qué segmentos de la red o rutas utilizarán los vehículos.

Este proceso se realiza utilizando la densidad y la localización de población o de carga actual para verificar que los volúmenes previstos por el método estén de acuerdo con la realidad. Finalmente, se usan las estimaciones de población futura para recalcular el número de vehículos en cada arco de la red que se usará para el diseño. Se utiliza principalmente para la planeación de transporte y es exigido por ley en muchas zonas urbanas.

Método de teoría de colas

Utiliza la estadística y ciertas asunciones sobre el proceso de servicio. Permite estimar, a partir de las tasas de llegada de los clientes (ya sean vehículos o personas) y de la velocidad de atención de cada canal de servicio, la longitud de cola y el tiempo promedio de atención. La tasa de llegada de los clientes debe analizarse para conocer, no solamente su intensidad en número de clientes por hora, sino su distribución en el tiempo. Se ha hallado, experimentalmente, que la distribución de Poisson y las distribuciones geométricas reflejan bien la llegada aleatoria de clientes y la llegada de clientes agrupados, respectivamente. Se utiliza principalmente para la estimación de número de casetas de peaje, surtidores en estaciones de combustible, puestos de atención en puertos y aeropuertos y número de cajeros o líneas de atención al cliente requeridas en un establecimiento. La teoría de colas se basa en procesos estocásticos.

Métodos de simulación de transporte

Existen dos tipos principales de simulaciones en computador utilizadas en la ingeniería de transporte: macro simulaciones y micro simulaciones.

Las macro simulaciones utilizan ecuaciones que reflejan parámetros generales de la corriente vehicular, como velocidad, densidad y caudal. Muchas de las ideas detrás de estas ecuaciones están tomadas del análisis de flujo de líquidos o gases o de relaciones halladas empíricamente entre estas cantidades y sus derivadas.

Las segundas simulan cada vehículo o persona individualmente y hacen uso de ecuaciones que describen el comportamiento de estos vehículos o personas cuando siguen a otro (ecuaciones de seguimiento vehicular) o cuando circulan sin impedimentos.

Métodos de coeficientes

Utilizan ecuaciones de tipo teórico pero, en general, parten de mediciones que indican la capacidad de una red en condiciones ideales. Esta capacidad, normalmente, va disminuyendo a medida que la red o circunstancias se alejan de ese ideal.

Los métodos proporcionan coeficientes menores que la unidad, por los que se debe multiplicar la capacidad "ideal" de la red para encontrar la capacidad en las condiciones dadas.

Terminología especializada

En español hay que tener especial cuidado con las traducciones de términos en inglés. En general se tienen dos grandes problemas:

- Las imprecisiones por traducciones laterales del inglés (ver tabla 1)
- Los diferentes términos que se tiene para un mismo significado.

Tabla 1: Problemas de traducción de terminología de transporte		
Término original en inglés	Traducción errónea	Traducción correcta
Transit	Tránsito	Transporte público
Signalized intersection	Intersección señalizada	Intersección semaforizada

Derecho del Trabajo y su codificación

A. Reseña histórica

Derecho del trabajo, conjunto de disposiciones jurídicas y legales que rige en cada Estado el ámbito de las relaciones laborales. Surgió a finales del siglo XIX como consecuencia de la aparición del proletariado industrial y de la agrupación del mismo en torno a grandes sindicatos. En sus orígenes, giraba en torno al contrato de trabajo (de raigambre civil) para extender más tarde su campo de acción a otros ámbitos de la actividad jurídica (mercantil, administrativo, procesal), lo que llevó aparejado el establecimiento de una jurisdicción singular y órganos administrativos y laborales propios. Las principales materias de las que se ocupa el Derecho del trabajo en la actualidad son: el contrato de trabajo y sus distintas modalidades (a tiempo parcial, temporal, de alta dirección, del servicio doméstico); derechos y deberes de los trabajadores por cuenta ajena; remuneración, salarios, pagas extraordinarias; régimen jurídico de los trabajadores autónomos; seguridad e higiene en el trabajo; Seguridad Social; relaciones laborales; huelga y cierre patronal. Los objetivos fundamentales perseguidos por el Derecho del trabajo responden en esencia a una finalidad tuitiva o de amparo. El trabajo humano, objeto posible de negocios, es un bien inseparable de la persona del trabajador. Debe preservarse de tal forma que mediante normas imperativas se establezcan límites a los contratos sobre actividades de trabajo en las que se comprometan físicamente las personas que han de prestarlas, límites tendentes a proteger bienes como la vida, la integridad física, la salud o la dignidad del trabajador con una finalidad compensadora. Tiende a paliar la disparidad de fuerzas que, en el punto de partida, existe entre quienes demandan y ofrecen trabajo, mediante normas imperativas que establecen contenidos mínimos de los contratos no negociables, así como garantías procesales y administrativas en favor de los trabajadores.

B. Derecho del trabajo

Es la denominación más acertada porque hace referencia directa al hecho social que rige este sector jurídico. Asimismo es la que goza por el momento de mayor aceptación aunque también se diga del Derecho Laboral, como una expresión sinónima.

Es una rama jurídica profundamente social, no solo por las materias que abarca (prácticamente todo el trabajo social en sus múltiples variedades y aspectos), sino también por los grandes sectores de la población que rigen sus normas y por sus proyecciones que el Derecho Laboral tiene en la vida social.

Es de protección de la clase obrera, en cuanto los trabajadores en general ven, gracias a este derecho, mejorados sus salarios humanizadas las condiciones de su trabajo que deja así de ver verdadera mercancía para alcanzar la dignidad de función social previsto su futuro, etc. Y para que la protección sea más eficaz, sus normas son generalmente de orden público, por lo que sus beneficios son irrenunciables.

En relación con este carácter protector se dice que el Derecho del Trabajo contiene principios de clases, claro que en la aceptación económico social de la palabra, pues aunque las clases no existan políticamente al menos en los estados democráticos son una realidad tangible desde los puntos de vista económico social. En efecto la actual realidad social y la historia nos muestran el espectáculo de su existencia, evolución, transformaciones, desaparición, luchas, etc.

Un concepto moderno que se va abriendo pasó en el Derecho: El que considera al trabajo como una función social. Pues conviene aclarar que con esta expresión se alude a que el trabajo es un derecho y un deber al mismo tiempo: Derecho porque toda persona que no encuentre por sí misma una ocupación remunerada, puede pedir al gobierno-claro que en los estados en que se reconoce al trabajo jerarquía de función social-que lo prevea de una ocupación o, en su defecto que le pague subsistencia: Y deber porque toda persona sana y en edad de trabajar es solo un derecho corresponde al individualismo y el opuesto de que es solo un deber, es propio de las concepciones transpersonalistas.

Como es evidente este concepto jurídico es el trasunto de una elevada valoración moral del trabajo, aun del más modesto al que considera como la manifestación de una de las más altas virtudes del ser humano.

Ahora bien para que el enunciado no quede en mera formulación teórica, es necesario que los estados que lo consagran, creen instituciones especiales para asegurar el derecho al trabajador y el deber de trabajar.

C. Derecho al trabajo

Algunas legislaciones modernas tienden asegurar ese Derecho como un bien inherente a todo ciudadano. La sanción a su falta o a la inexistencia de aquel que no pueda concretarlo se logra por vía indirecta: El seguro social de desocupación.

La sanción del Derecho al Trabajo como principio jurídico, sea por ley o incorporado a la constitución debe entenderse como que ningún habitante puede ser privado de este derecho a trabajar, cuando cuenta con alguna forma lícita de ocupación.

D. Es necesario la codificación del derecho al trabajo o debe mantenerse las normas en materia laboral.

Si es necesario la codificación del Derecho del trabajo, en beneficio del trabajador, porque a la fecha todavía no se ha normado un código detallado, por el contrario solo se han dictado leyes y decretos con respecto al derecho del trabajador, el motivo del porque debe codificarse es porque se observan abusos y explotación por parte de algunos contratadores, asimismo variaciones constantes las cuales se dicen estar a favor del trabajador, pero aun se ha observado vista que las leyes y decretos dictados para la mejor administración de este derecho aún tiene vicios, y por lo tanto la gran parte de estas protege al sector estatal y mas no cubre en su totalidad al sector privado.

Para tal efecto hay que tener en cuenta que existe una diferencia entre una ley general y un código no es su extensión, sino su contenido. El código asume una vocación universal y por tanto comprende todos los ámbitos, aún en sus resquicios; de ese modo no puede excluir, sino contener, incluso los llamados regímenes especiales: construcción civil, artistas y deportistas, pescadores, etc.

Una ley general, haciendo honor a su nombre, sólo contempla lo que es aplicable a todos los trabajadores, excluyendo a quienes tienen un estatuto particular. Esa exclusión no es absoluta, pues algunos preceptos son universales, caso de la jornada de trabajo, el descanso semanal, etc., de modo que la propia ley debe hacer el deslinde y las precisiones pertinentes.

Actualmente se encuentra normado en nuestra constitución Política del Perú algunos artículos con relación en el Derecho al Trabajo:

Artículo 2°. Toda persona tiene derecho:

Inc. 15.- A trabajar libremente, con sujeción a ley

El estado y el trabajo:

Artículo. 23.- El trabajo, en sus diversas modalidades, es objeto de atención prioritaria del Estado, el cual protege especialmente a la madre, al menor de edad y al impedido que trabajan.

El Estado promueve condiciones para el progreso social y económico, en especial mediante políticas de fomento del empleo productivo y de educación para el trabajo.

Ninguna relación laboral puede impedir el ejercicio de los derechos constitucionales, ni desconocer o rebajar la dignidad del trabajo. Nadie está obligado a prestar trabajo sin retribución o sin su libre consentimiento.

Derechos del trabajador:

Artículo 24°.- El trabajador tiene derecho a una remuneración equitativa y suficiente, que procure, para él y su familia, el bienestar material y espiritual.

El pago de la remuneración y de los beneficios sociales del trabajador tiene prioridad sobre cualquiera otra obligación del empleador. Las remuneraciones mínimas se regulan por el Estado con participación de las organizaciones representativas de los trabajadores y de los empleadores.

Jornada Ordinaria del trabajo

Artículo 25°.- La jornada ordinaria de trabajo es de ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales, como máximo. En caso de jornadas acumulativas o atípicas, el promedio de horas trabajadas en el período correspondiente no puede superar dicho máximo.

Los trabajadores tienen derecho a descanso semanal y anual remunerados. Su disfrute y su compensación se regulan por ley o por convenio.

PRINCIPIOS QUE REGULAN LA RELACIÓN LABORAL

Artículo 26°.- En la relación laboral se respetan los siguientes principios:

Igualdad de oportunidades sin discriminación.

Carácter irrenunciable de los derechos reconocidos por la Constitución y la ley.

Interpretación favorable al trabajador en caso de duda insalvable sobre el sentido de una norma.

Protección del trabajador frente al despido arbitrario

Artículo 27°.- La ley otorga al trabajador adecuada protección contra el despido arbitrario.

Derechos colectivos del trabajador. De sindicación, negociación colectiva y derecho de huelga.

Artículo 28°.- El Estado reconoce los derechos de sindicación, negociación colectiva y huelga. Cautela su ejercicio democrático:

Garantiza la libertad sindical.

Fomenta la negociación colectiva y promueve formas de solución pacífica de los conflictos laborales.

La convención colectiva tiene fuerza vinculante en el ámbito de lo concertado.

3. Regula el derecho de huelga para que se ejerza en armonía con el interés social. Señala sus excepciones y limitaciones.

Participación de los trabajadores en las utilidades

Artículo 29°.- El Estado reconoce el derecho de los trabajadores a participar en las utilidades de la empresa y promueve otras formas de participación.

E. Importancia, ventajas y desventajas.

Porque uno de sus fines es proteger al trabajador. Está inspirado en criterios de humanismo y protección.

Porque su desarrollo está ligado al movimiento trabajador. Su conocimiento es un deber, incluso para los independientes y los campesinos. En menor medida para los empresarios. Porque la historia del hombre también ha sido la historia por conseguir mejores condiciones de trabajo.

Porque la prosperidad de una empresa también lleva a conseguir mejores salarios. Aunque no siempre es así.

Ventaja de carácter protector del derecho del trabajo

Desde un punto de vista personal:

- La finalidad objetiva es proteger al económicamente débil, por lo cual siempre debe aplicarse la norma más favorable al trabajador: el Principio de la Indubio por Operarum u Operario.
- Brinda en todos los beneficios a los trabajadores
- Asegura sus derechos en el trabajo a realizar, teniendo en cuenta un seguro personal.
- Ayudaría a esclarecer sus deberes y derechos como persona contratada en un centro de labores
- El trabajador y el contratador, estarán estrechamente sometidos a las normas, para el mejor desenvolvimiento de sus derechos y deberes.
- Las normas evitaran por un lado los abusos y atropellos que se vienen realizando por los empresarios.

Desventaja

Desde mi punto de vista personal:

- Para el contratador público o privado, deberá ajustarse a las normas establecidas por el código.
- En caso de incumplimiento por los contratados, tendrá que atenerse a las normas que protegen al trabajador.
- El trabajador estará sometido a las sanciones impuestas por el código en caso de que contravenga con su incumplimiento al código.
- El contratado ya no dictar normas que puedan perjudicar a su trabajador en beneficio personal y/o empresa.

F. Caracteres del derecho del derecho del trabajo.

Autónoma.- Tiene doctrina, filosofía e ideología propia.

Independencia.- Se separa Totalmente del Derecho Civil, por un proceso de diferenciación y expansión.

Irrenunciable.- Sus normas son de orden público, es de cumplimiento obligatorio.

Es una ciencia del bien común.- Es anti individualista, tiende a la protección de vastos sectores.

Es un Derecho donde lo económico y los social se oponen.- Los trabajadores siempre están buscando aumento salarial que son cargas para el empleador.

Es un Derecho donde hay distancia entre la teoría y la práctica.- La legislación avanza pero hay inobservancia de su contenido. Los trabajadores no lo conocen y el Ministerio no tiene medios para hacerlo cumplir.

G. Constitucionalización y codificación del derecho del trabajo.

La constitucionalización empieza con la incorporación del Régimen Social a la Constitución del 30 de octubre de 1938, que establece:

Jornada Laboral De 8 Horas.

Los Descansos Hebdomadarios.

El Salario Mínimo.

Las Indemnizaciones.

La Seguridad Social.

La Asociación Sindical.

El Fuero Sindical.

El Derecho a la Huelga.

Convención Colectiva Del Trabajo.

El Tribunal Laboral.

La codificación empieza con la promulgación del Decreto Ley el 24 de mayo de 1939 de la Ley General del Trabajo elevado a rango de Ley el 8 de diciembre de 1942 y reglamentado el 23 de agosto de 1943. Ley general de higiene y seguridad ocupacional. Se dicta el 2 de agosto de 1979, se ocupa de los requisitos y condiciones para el trabajo de un obrero. Aquí acaba la codificación.

H. Por qué a la fecha, no se ha dictado una ley general del trabajo o un código del trabajo. Desde mi punto de vista personal no se ha dictado un código del trabajo porque en el Perú existe un gran desempleo, y no existe un código del trabajo en donde se puede proteger en forma segura al trabajador desde muchos puntos de vista, de tal manera que toda persona desempleada tenga un derecho a que el estado se comprometa a asumir este problema como se viene haciendo en otros países que realmente existe un código del

trabajo y que en él está inscrito la protección del trabajador desempleado y por tal motivo el estado tiene derecho de mantenerlo. Asimismo porque la situación económica que se vive en el país es inestable y no puede asumir este problema; para que el estado pueda asumir estas responsabilidades y mejorar el desempleo desde mi punto de vista es la inversión de capital dentro de nuestro territorio con la finalidad de crear empresas del estado a fin de poder generar empleo para de esta manera pueda normar en forma vinculante dentro de nuestro territorio nuestro código, teniendo en cuenta que los ingresos propios para nuestro país ayudaría a dar un apoyo económico a las personas desempleadas, teniendo en cuenta que otros países así lo viene haciendo y de esta manera también se combate la desocupación y la delincuencia del país y nos ayudaría al desarrollo del mismo.

RENTABILIDAD

La rentabilidad de cualquier capital viene expresada de la siguiente forma:

$$\frac{\text{Intereses generados}}{\text{Capital invertido}}$$

Que a nivel de una empresa sería:

$$\frac{\text{Beneficio generado en el periodo}}{\text{Capital invertido}}$$

Sin embargo, en una empresa teniendo en cuenta la doble perspectiva de su estructura económica financiera –activo y pasivo-, cuando hablamos de capital invertido podemos considerar que el mismo es el activo –capital en funcionamiento- o bien, que el capital invertido es el importe de los fondos propios. En el primer caso estamos ante la

rentabilidad económica o del activo y en el segundo ante la rentabilidad financiera o de los fondos propios.

Rentabilidad económica o del activo (ROI)

La rentabilidad económica o del activo también se denomina ROA –Return on assets- y como denominación más usual ROI – Return on investments-. Básicamente consiste en analizar la rentabilidad del activo independientemente de cómo está financiado el mismo, o dicho de otra forma, sin tener en cuenta la estructura del pasivo.

La forma más usual de definir el ROI es:

Beneficio antes de impuestos e intereses

Activo total, promedio

¿Por qué se toma como resultado el beneficio antes de impuestos e intereses? Como se ha comentado antes, si se trata de medir la rentabilidad del activo los resultados a considerar serán:

El beneficio después de impuestos o resultado contable –magnitud que se obtiene de la cuenta de pérdidas y ganancias- y que es la parte que se destinará a los accionistas de la empresa, independientemente de que se reparta en forma de dividendos o se quede en la empresa en forma de reservas.

El impuesto sobre beneficios, que es la parte del beneficio generado por el activo y que será destinada al pago del impuesto sobre sociedades y que también se puede obtener de la cuenta de pérdidas y ganancias y, por último,

La parte del beneficio producido por el activo que está destinada a pagar los **gastos financieros** producidos por los fondos ajenos del pasivo.

* BAI = Beneficio antes de impuestos e intereses

Vamos a ver el desarrollo de las explicaciones anteriores a través de un pequeño caso:

EJEMPLO 1

La sociedad ALFA, S.A., presenta el siguiente balance de situación referido al 31 de diciembre del año 20X1, expresado en unidades monetarias:

ACTIVO	IMPORTE	PASIVO	IMPORTE
		Capital social	350.000
Activo fijo	600.000	Reservas	250.000
Activo circulante	400.000	Pérdidas y ganancias	100.000
		Deudas	300.000
TOTAL	1.000.000	TOTAL	1.000.000

De la cuenta de Pérdidas y Ganancias se extrae la siguiente información:

CONCEPTOS	IMPORTE
BAI o EBIT	155.000
menos Gastos financieros	- 25.000
BAI (Beneficio antes de impuestos)	130.000
menos Impuesto sobre sociedades	- 30.000
BDI (Beneficio después de impuestos)	100.000

La rentabilidad económica de la sociedad ALFA, S.A., para el año 20X1:

$$\text{ROI} = \frac{\text{BAII}}{\text{Activo total}} = \frac{155.000}{1.000.000} \times 100 = 15,5\%$$

Rentabilidad financiera o de los fondos propios (ROE)

La rentabilidad financiera, de los fondos propios o ROE –Return on equity- se define a través de la siguiente expresión:

$$\frac{\text{Beneficio después de impuestos}}{\text{Fondos propios, promedio}}$$

Recordemos que el beneficio después de impuestos es el resultado del ejercicio que figura en las cuentas anuales como Pérdidas y Ganancias.

El ROE trata de medir la rentabilidad que obtienen los dueños de la empresa, es decir, la rentabilidad del capital que han invertido directamente –capital social- y de las reservas, que en definitiva son beneficios retenidos y que por tanto corresponden a los propietarios. Como en caso del ROI, si ha existido durante el ejercicio variación de los fondos propios de una manera significativa deberíamos tomar datos medios siempre que se pueda acceder a los mismos, ya que si nuestra posición es la de un analista externo, como es lógico, será más difícil la obtención de los datos intermedios.

También es necesario mencionar, que en este análisis a veces se incluyen como fondos propios una parte del resultado del ejercicio considerando que su generación se produce de una forma regular a lo largo del ejercicio. Este tipo de cuestiones, le dan al análisis pequeñas diferencias de matiz que carecen de importancia, ya lo que verdaderamente

relevante es que exista una uniformidad de criterio en la metodología de trabajo utilizada y, que si se comparan diferentes empresas o sectores los baremos usados sean de un patrón similar.

EJEMPLO 2

Utilizando los datos del ejemplo anterior, correspondientes a la sociedad ALFA, S.A. la rentabilidad financiera será:

	BDI	100.000		
ROE =	-----	=	-----	x 100 = 60%
	FP	600.000		

Formalización

DE SOTO Hernando (2011), afirma que La formalización de las empresas de transporte terrestre de pasajeros creció en 42 por ciento en los últimos tres años con la implementación del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central (conocido como detracciones), señaló hoy el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

“Desde octubre del 2007, cuando entró en vigencia este sistema al transporte terrestre de pasajeros, el número de empresas formales del sector se incrementó en 42 por ciento, de 579 a 850”, señaló el ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo.

Indicó que al cierre del 2011, las empresas de transporte terrestre de pasajeros formalizadas sumarán 1,113, y se incrementarán a un ritmo mayor dado que desde el primero de setiembre se viene cobrando detracciones en tres nuevas garitas de peaje.

Además, desde octubre se aplicarán las detracciones en tres unidades de peajes más, como en el desvío Talara (Piura), el Alto Cerrillos (Arequipa) y en la localidad de Tomasiri (Tacna).

Sostuvo que entre octubre del 2007 y julio del 2010 los niveles de formalización alcanzaron a la mayoría de empresas del sector, según el tipo de pasajeros que transportan.

Entre ellos destacan el pasajero nacional, pasajero departamental regular, pasajero internacional regular, pasajero nacional excepcional, pasajero nacional regular y pasajero nacional turístico.

Cornejo explicó que este sistema que se aplica al transporte público de pasajeros es una estrategia conjunta del MTC con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat).

Comentó que el sistema de detracciones permite a los transportistas el pago adelantado de sus impuestos cada vez que una unidad de transporte pase por una garita de peaje, y también es una herramienta que permite reducir la informalidad, evitando la competencia desleal.

“Los resultados obtenidos hasta el momento demuestran que las detracciones se convierten en un incentivo para los transportistas formales debido a que reducen la competencia desleal y ponen en igualdad de condiciones a las empresas formales e informales.

CAPÍTULO III

MÉTODO

3.1 Tipo y Diseño de Investigación

3.1.1 El Tipo de Investigación:

La presente proyecto de investigación es de tipo explicativo y descriptivo bajo el paradigma cuantitativo. Porque permite medir las variables en este caso la informalidad y el desarrollo desigual de la empresa San Pedro de Mala mediante el análisis de cuadros estadísticos.

Hernández, M. (2010), señala que la preocupación de este tipo de investigación “radica en describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos; utilizando criterios sistemáticos para destacar los elementos esenciales, es decir, miden, evalúan o recolectan datos sobre diversos conceptos (variable), aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar

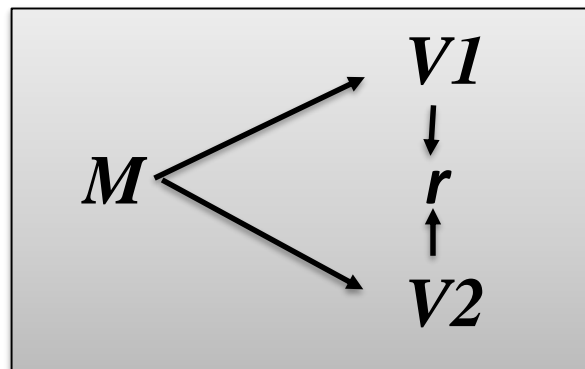
Por otra parte Hernández, Fernández y Baptista (2011), señalan que “Las investigaciones descriptivas utilizan criterios sistemáticos que permiten poner de manifiesto la estructura o el comportamiento de los fenómenos en estudio, proporcionando de ese modo información sistemática y comparable con la de otras fuentes”.

Behar, D. (2008) El método inductivo crea leyes a partir de la observación de los hechos, mediante la generalización del comportamiento observado; en realidad, lo que realiza es una especie de generalización, sin que por medio de la lógica pueda conseguir una demostración de las citadas leyes o conjunto de conclusiones.

Por lo tanto el nivel de investigación que se aplica en esta tesis es " explicativo y descriptivo”.

3.1.2 Diseño de Investigación:

El presente proyecto de Investigación se ha utilizado el diseño no experimental transversal porque solo se estudió en un solo periodo de tiempo con el propósito de medir y describir las variables y la relación que presentaban entre ellas, como es la informalidad de las pymes dentro de un desarrollo desigual y su formalización.



M = Muestra

V1 = Formalización

V2 = La rentabilidad

r = Correlación entre dichas variables

Según Hernández, M. (2011)

Diseño cuantitativo: Utiliza el diseño para analizar la certeza de las hipótesis formuladas en un contexto en particular o para aportar evidencia respecto a los lineamientos de investigación.

Diseño cualitativo: Dispone de distintas clases de diseños preconcebidos y debemos elegir uno o varios entre las alternativas existentes, o desarrollar nuestra propia estrategia.

Diseños experimentales: En ellos el investigador desea comprobar los efectos de una intervención específica, en este caso el investigador tiene un papel activo, pues lleva a cabo una intervención.

Diseños no experimentales: En ellos el investigador observa los fenómenos tal y como ocurren naturalmente, sin intervenir en su desarrollo.

Según Stake, Robert E. (2012)

Los estudios cuantitativos tienden a ser altamente estructurados, de modo que el investigador especifica las características principales del diseño antes de obtener un solo dato. Por el contrario, el diseño de los estudios cualitativos es más flexible; permite e incluso estimula la realización de ajustes, a fin de sacar provecho a la información reunida en las fases tempranas de su realización.

Los diseños transversales implican la recolección de datos en un solo corte en el tiempo, mientras que los diseños longitudinales reúnen datos en dos o más momentos. La

aplicación de un diseño longitudinal es recomendable para el tratamiento de problemas de investigación que involucran tendencias, cambios o desarrollos a través del tiempo, o bien, en los casos en que se busque demostrar la secuencia temporal de los fenómenos.

3.2 Población y Muestra

3.2.1 Población:

La población de estudio está conformado por los trabajadores y clientes de la Empresa de Transporte San Pedro de Mala SAC.

El diccionario de la RAE (2013), define la población en su acepción sociológica como “Conjunto de los individuos o cosas sometido a una evaluación estadística mediante muestreo”. En cualquier investigación, el primer problema que aparece, relacionado con este punto, es la frecuente imposibilidad de recoger datos de todos los sujetos o elementos que interesen a la misma.

Una población se precisa como un conjunto finito o infinito de personas u objetos que presentan características comunes.

Destacamos algunas definiciones:

"Una población es un conjunto de todos los elementos que estamos estudiando, acerca de los cuales intentamos sacar conclusiones". Levin & Rubín (2011).

"Una población es un conjunto de elementos que presentan una característica común". Cadenas (2011).

El tamaño que tiene una población es un factor de suma importancia en el proceso de investigación estadística y en nuestro caso social, y este tamaño vienen dando por el número de elementos que constituyen la población, según el número de elementos la población puede ser finita o infinita. Cuando el número de elementos que integra la población es muy grande, se puede considerar a esta como una población infinita, por ejemplo; el conjunto de todos los números positivos.

3.2.2 Muestra:

La muestra está constituida por 45 personas entre trabajadores y clientes de la Empresa de Transporte San Pedro de Mala SAC.

Muestra de la Investigación

$$n = \frac{NZ^2 pq}{(N - 1)E^2 + Z^2 pq}$$

Dónde:

n	Es el tamaño de la muestra que se va a tomar en cuenta para el trabajo de campo. Es la variable que se desea determinar.
P y q	Representan la probabilidad de la población de estar o no incluidas en la muestra. De acuerdo a la doctrina, cuando no se conoce esta probabilidad por estudios estadísticos, se asume que p y q tienen el valor de 0.5 cada uno.
Z	Representa las unidades de desviación estándar que en la curva normal definen una probabilidad de error= 0.05, lo que equivale a un intervalo de confianza del 95 % en la estimación de la muestra, por tanto el valor Z = 1.96
N	El total de la población. En este caso 45 personas considerando a aquellas personas que tuvieron elementos para responder por los temas técnicos de la investigación.
E	Representa el error estándar de la estimación, de acuerdo a la doctrina, debe ser 0.09 o menos. En este caso se ha tomado 0.05

Reemplazando valores:

$$N = \frac{45(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(45-1)(0.005)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$N = \frac{45(1.96)^2(0.25)}{44(0.0025) + (1.96)^2(0.25)}$$

$$N = \frac{45(3.8416)(0.25)}{44(0.0025) + (3.8416)(0.25)}$$

$$N = \frac{45(0.9604)}{0.11 + 0.9604}$$

$$N = \frac{43.22}{1.0704} = 40.38 \rightarrow 40$$

$N = 40$ se considera como muestra mínima para el estudio entre trabajadores y clientes.

CORRECCIÓN: $N/n < 10\%$

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}}$$

$$n = \frac{40}{1 + \frac{40}{100}}$$

$$n = \frac{40}{1 + 0.40}$$

$$n = \frac{40}{1.40} = 28.57 \rightarrow 29$$

Entonces la muestra representativa es de 30, entre trabajadores y clientes.

Según Hernández, M. (2011)

Una vez definido el problema a investigar, formulados los objetivos y delimitadas las variables se hace necesario determinar los elementos o individuos con quienes se va a llevar a cabo el estudio o investigación. Esta consideración nos conduce a delimitar el ámbito de la investigación definiendo una población y seleccionando la muestra. Cualquier característica medible de la población se denomina parámetro, los valores de los parámetros calculados sobre muestras se conocen como estadísticos o estadígrafos y describen a las citadas muestras.

Se define tradicionalmente la población como “el conjunto de todos los individuos (objetos, personas, eventos, etc.) en los que se desea estudiar el fenómeno”. Éstos deben reunir las características de lo que es objeto de estudio, (Latorre, Rincón y Arnal, 2011). El individuo, en esta acepción, hace referencia a cada uno de los elementos de los que se obtiene la información. Los individuos pueden ser personas, objetos o acontecimientos.

La muestra es una representación significativa de las características de una población, que bajo, la asunción de un error (generalmente no superior al 5%), estudiamos las características de un conjunto poblacional mucho menor que la población global.

"Se llama muestra a una parte de la población a estudiar que sirve para representarla".

Murria, R. Spiegel (2009).

"Una muestra es una colección de algunos elementos de la población, pero no de todos".

Levin & Rubin (2011).

"Una muestra debe ser definida en base de la población determinada, y las conclusiones que se obtengan de dicha muestra solo podrán referirse a la población en referencia",

Cadenas (2010).

Los expertos en estadística recogen datos de una muestra. Utilizan esta información para hacer referencias sobre la población que está representada por la muestra. En consecuencia muestra y población son conceptos relativos. Una población es un todo y una muestra es una fracción o segmento de ese todo.

3.3 Hipótesis

3.3.1 Hipótesis General

Si se utiliza de manera adecuada la formalización en el ámbito laboral y tributario, mejorará la rentabilidad de manera significativa en la empresa San Pedro de Mala S.A.C.

3.3.2 Hipótesis Específica

- Si se evalúa la importancia de la formalización en el ámbito laboral y tributario permitirá mejorar la rentabilidad de manera significativa en la empresa San Pedro de Mala S.A.C.
- Si la empresa San Pedro de Mala S.A.C. cumplen con la formalización en el ámbito laboral y tributario, entonces estarán en condiciones de alcanzar eficiencia, eficacia y economía.

3.4 Variables–Operacionalización

Una variable se puede definir como toda aquella característica o cualidad que identifica a una realidad y que se puede medir, controlar y estudiar mediante un proceso de investigación.

Según Hernández, M. (2011)

3.4.1 La Variable Independiente:

- **Formalización en el ámbito laboral y tributario.**

Es aquella propiedad, cualidad o característica de una realidad, evento o fenómeno, que tiene la capacidad para influir, incidir o afectar a otras variables. Se llama independiente, porque esta variable no depende de otros factores para estar presente en esa realidad en estudio.

Algunos ejemplos de variables independientes son; el sexo, la raza, la edad, entre otros. Veamos un ejemplo de hipótesis donde está presente la variable independiente: “Los niños que hacen tres años de educación preescolar, aprenden a leer más rápido en primer grado.” En este caso la variable independiente es “hacen tres años de educación preescolar.” Porque para que los niños de primer grado aprendan a leer más rápido, depende de que hagan tres años de educación preescolar.

3.4.2 La Variable Dependiente:

- **La rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala S.A.C.**

Es aquella característica, propiedad o cualidad de una realidad o evento que estamos investigando. Es el objeto de estudio, sobre la cual se centra la investigación en general. También la variable independiente es manipulada por el investigador, porque el investigador él puede variar los factores para determinar el comportamiento de la variable.

Tipo	Variable	Indicador	Técnicas	Instrumentos
Independiente	<i>Formalización en el ámbito laboral y tributario</i>	Planillas Contratos RUC Declaración jurada	Encuestas Entrevistas Observación	Análisis Documentario Cuestionarios Guía de entrevistas
Dependiente	<i>La rentabilidad debido a las ganancias obtenidas para la empresa San Pedro de Mala S.A.C.</i>	RATIOS Rentabilidad	Análisis Documental	Cuestionarios Guía de Entrevistas

3.5 Métodos e Instrumentos de Investigación

3.5.1 Métodos

El método que emplearemos son: el método descriptivo - analítico, porque nos permitirá describir y analizar la formalización en el ámbito laboral y tributario de la empresa San Pedro de Mala S.A.C.

3.6 Procedimientos de Análisis Estadísticos de Datos

Los datos serán analizados a partir de la utilización de la técnica estadística mediante la elaboración de cuadros y gráficos para la respectiva investigación. Los datos obtenidos serán ordenados en cuadros y gráficos estadísticos siguiendo el orden de los ítems o preguntas que aparecen en la guía de encuesta. Utilizando el programa SPSS para el procesamiento de datos.

Para Hernández, M. (2010), es el vínculo que se establece entre las necesidades de información y las preguntas u observaciones que se harán. Con el propósito de responder a las preguntas de investigación planteadas se selecciona un diseño específico de investigación. Los diseños de investigación, pueden ser experimentales o no experimentales, "una vez que seleccionamos el diseño de investigación apropiado y la muestra adecuada de acuerdo con nuestro problema de estudio, la siguiente etapa consiste en recolectar los datos pertinentes sobre las variables involucradas en la investigación". Recolectar los datos implica tres actividades estrechamente relacionadas entre sí:

- Seleccionar un instrumento de medición.
- Aplicar ese instrumento de medición, es decir, medir las variables.
- Preparar las mediciones obtenidas para que puedan analizarse correctamente.

Según Franklin (2011), la elección de técnicas e instrumentos para la recopilación de los datos debe de estar en función de las características del estudio que se pretende realizar. Existen algunas técnicas que ayudan a recabar información:

- Investigación documental: Se deben considerar y analizar aquellos escritos que contienen datos de interés relacionados con el estudio.
- Consulta de sistemas de información: Es necesario tener acceso a sistemas computacionales que contengan información y recursos de apoyo para allegarse datos.
- Entrevistas: Esta herramienta consiste básicamente en reunirse con una o varias personas y cuestionarlas en forma adecuada para obtener información. Este medio es posiblemente el más usado y el que brindar información completa y precisa, puesto

que entrevistador, al tener contacto con el entrevistado, además de tener respuestas puede percibir actitudes y recibir comentarios.

- Cuestionarios: Este instrumento se utiliza para obtener las informaciones deseadas predefinidas, secuenciadas y separadas por capítulo o temática específica. Para el caso de esta investigación se emplearon cuestionarios.
- Observaciones directas: Este recurso puede ser empleado por los técnicos o analistas en el área física donde se desarrolla el trabajo de la organización.

3.6.1 Métodos de Análisis de Datos

Son herramientas útiles para organizar, describir y analizar los datos recogidos con los instrumentos de investigación.

Seriación

La seriación es una noción matemática básica, o pre lógica, conformando un cimiento principal para el posterior concepto de número, sobre todo en el caso de los ordinales.

Seriar significa en este caso establecer un orden por jerarquías, muchas veces por tamaño (del más chico al más grande), ya que es la característica más fácil de identificar para este tipo de ejercicios.

Codificación

Es el proceso por el cual la información de una fuente es convertida en símbolos para ser comunicada. En otras palabras, es la aplicación de las reglas de un código.

Es un sistema proceso mediante el cual nos ayuda a interpretar signos poco comunes.

Es el proceso en donde el emisor convierte las ideas que quiere transmitir en signos que puedan ser recibidos fácilmente por el receptor.

Tabulación

Tabular es organizar datos en una tabla de columnas que tiene forma de tabla. Expresar por medio de tablas, valores, magnitudes u otros datos. Desplazar el cursor a una posición determinada, saltando varias posiciones de pantallas, para visualizar a partir de esa posición.

Por ejemplo, se suma la información de cada columna del registro, obtenida de totales y/o porcentajes de cada rubro o tipo del registro o encuesta en un período de tiempo determinado o de un valor x. (depende del área temática).

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS OBTENIDOS EN LA PRUEBA DE CAMPO

Los datos recolectados a través de los instrumentos de investigación fueron registrados en cuadros de tal manera que fue posible el análisis de cada uno de los mismos tanto en forma cualitativa como en forma cuantitativa.

En el caso de los cuadros N° 1 al 8, la prueba del X^2 (ji-cuadrada de Pearson), corresponde a uno de tales aspectos. En dichos casos, la prueba sirve para establecer, si hay diferencia significativa entre las estimaciones, vale decir, si es verdad o no lo observado o estimado frente a lo esperado o teórico.

Para efectos, del procesamiento de los datos y para obtener las frecuencias teóricas o esperadas demandadas en la fórmula, se asume que, si no hubiera diferencia significativa en las estimaciones, éstas se dividirán en forma proporcional y equitativa en las diferentes categorías consideradas en escala de medición. Así por ejemplo en el cuadro N° 1, las 45 estimaciones se divide entre las cinco respuestas posibles, dando lugar a las frecuencias teóricas respectivas (9 para cada categoría); y el cálculo de la prueba.

La fórmula es:

$$X^2 = \sum (fo - fe)^2$$

fe

Dónde:

X^2 = valor estadístico de ji cuadrada.

fo = frecuencia observada.

fe = frecuencia esperada.

Aplicación de la prueba estadística.

Calculamos los valores teóricos para cada casilla.

$$X^2 = (1 - 9)^2 / 9 + (2 - 9)^2 / 9 + (5 - 9)^2 / 9 + (35 - 9)^2 / 9 + (1 - 9)^2 / 9$$

$$X^2 = 102.44$$

Para interpretar el valor calculado se requiere el valor crítico y en el presente caso dicho valor se obtiene tomando la probabilidad de error o nivel de significación 0.05 y los grados de libertad (frecuencias $-1 = 5 - 1 = 4$ gl).

Consultadas la tabla de valores de X^2 , se obtuvo que para alfa 0.05 y 4 gl el valor crítico es de 9.49

4.2 PRESENTACION, ANALISIS E INTERPRETACION DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS

1. ¿Considera necesario tener a todos sus trabajadores en planilla?

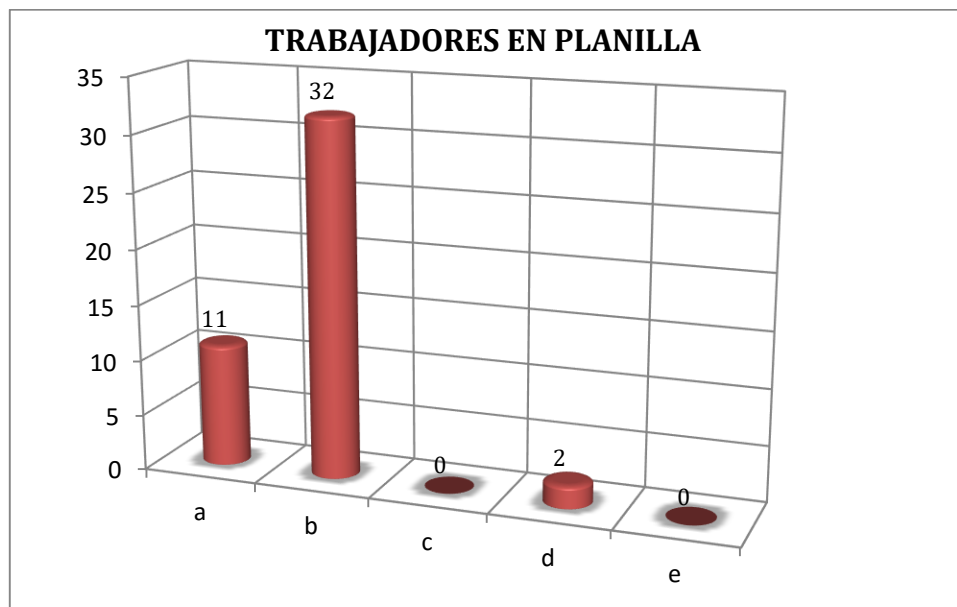
ANALISIS:

CUADRO N° 1 TRABAJADORES EN PLANILLA

	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Permanentemente	11	24.44
b) Frecuentemente	32	71.11
c) Regularmente	0	0.00
d) Ocasionalmente	2	4.44
e) Nunca	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Grafico N° 1 TRABAJADORES EN PLANILLA



INTERPRETACION 1:

Los encuestados perciben que la informalidad no facilita el desarrollo de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C desde lo laboral, así como en lo tributario. Del Cuadro N° 1 se desprende que el 95.55% de los encuestados considera que es necesario tener a todos sus trabajadores en planilla, mientras que un 4.45% indica que solo en forma ocasional.

De igual forma, con el objeto de verificar el resultado se aplicó la prueba de χ^2 (ji-cuadrado (χ^2)).

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad GL = 4
3. Aplicación de la prueba $\chi^2_c = 82.67$
4. Valor del $\chi^2_t = 9.49$
5. Comprobación $\chi^2_c = 42.44 > \chi^2_t = 9.49$

CONCLUSIÓN 1:

Después de analizar el Cuadro N° 1, es indiscutible que la prueba χ^2_c es mayor que χ^2_t , en efecto se puede afirmar que existe tal diferencia como se aprecia.

Cabe agregar que la informalidad no cumple con los propósitos de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C, ya que un 95.55% contesta que es necesario tener a todos sus trabajadores en planilla.

2. *¿Cree usted que todos los trabajadores deberían tener beneficios sociales?*

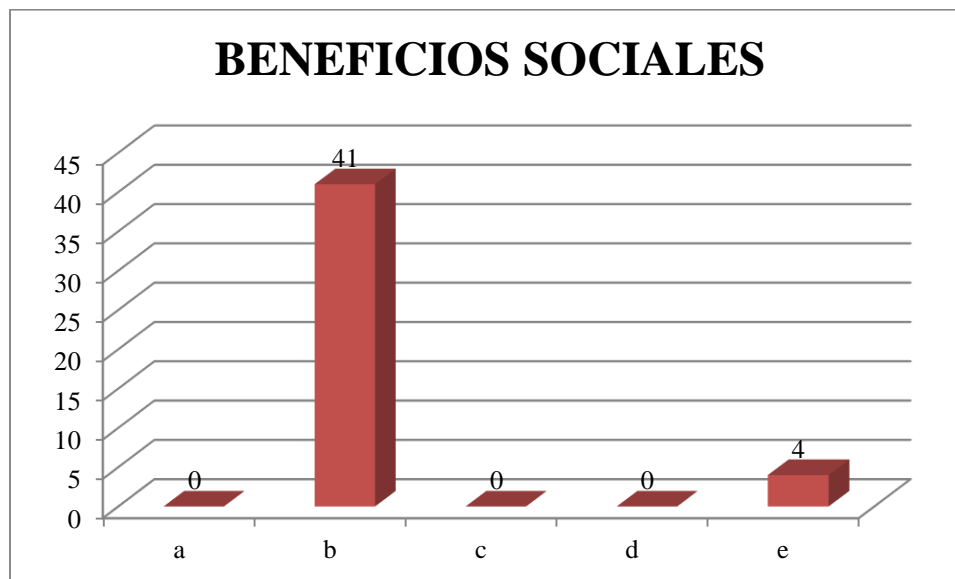
ANALISIS:

CUADRO N° 2 BENEFICIOS SOCIALES

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Permanentemente	0	0.00
b) Frecuentemente	41	91.00
c) Regularmente	4	9.00
d) Ocasionalmente	0	0.00
e) Nunca	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

GRAFICO N° 2 BENEFICIOS SOCIALES



INTERPRETACION 2:

Los Beneficios Sociales en esencia son necesarios por las actividades que realizan los trabajadores. Pero de acuerdo con los estudios pueden tener menor o mayor alcance. A las instituciones les conviene que éstos tengan menor alcance para disponer de una liquidez más amplia en sus operaciones.

De igual forma, con el objeto de verificar el resultado se aplicó la prueba de χ^2 (ji-cuadrado (χ^2)).

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad $GL = 4$
3. Aplicación de la prueba $X^2c = 113.79$
4. Valor del $X^2t = 9.49$
5. Comprobación $X^2c = 113.79 > X^2t = 9.49$

CONCLUSIÓN 2:

Después de analizar el Cuadro N° 2, es indiscutible que la prueba χ^2c es mayor que χ^2t , en efecto se puede afirmar que existe tal diferencia como se aprecia.

Los encuestados creen que todos los trabajadores deberían tener beneficios sociales, por tanto dicen en un 91% que es la mejor medida que debe aplicarse para la formalización de la empresa de transportes SAN PEDRO DE MALA SAC.

3. ¿Cree usted que los impuestos pagados son lo correcto?

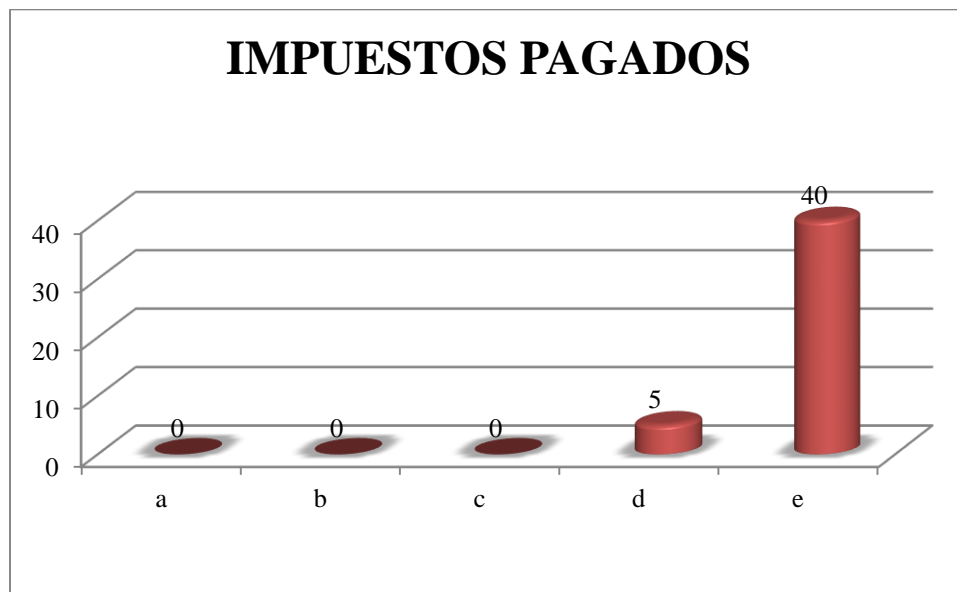
ANALISIS:

CUADRO N° 3 IMPUESTOS PAGADOS

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Permanentemente	0	0.00
b) Frecuentemente	0	0.00
c) Regularmente	0	0.00
d) Ocasionalmente	5	11.00
e) Nunca	40	89.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Grafico N° 3 IMPUESTOS PAGADOS



INTERPRETACION3:

Del Cuadro N° 3 se desprende que Los entrevistados contestan en un 89% que los impuestos pagados nunca son los correctos y otro 11% dice que ocasionalmente se pagan los impuestos correctos. De esta forma se demuestra que la formalidad laboral y tributaria es necesaria.

De igual forma, con el objeto de verificar el resultado se aplicó la prueba de χ^2 (ji-cuadrado (χ^2)).

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad GL = 4
3. Aplicación de la prueba $\chi^2_c = 106.79$
4. Valor del $\chi^2_t = 9.49$
5. Comprobación $\chi^2_c = 106.79 > \chi^2_t = 9.49$

CONCLUSIÓN 3:

Después de analizar el Cuadro N° 3, es indiscutible que la prueba χ^2_c es mayor que χ^2_t , en efecto se puede afirmar que existe diferencia como se aprecia.

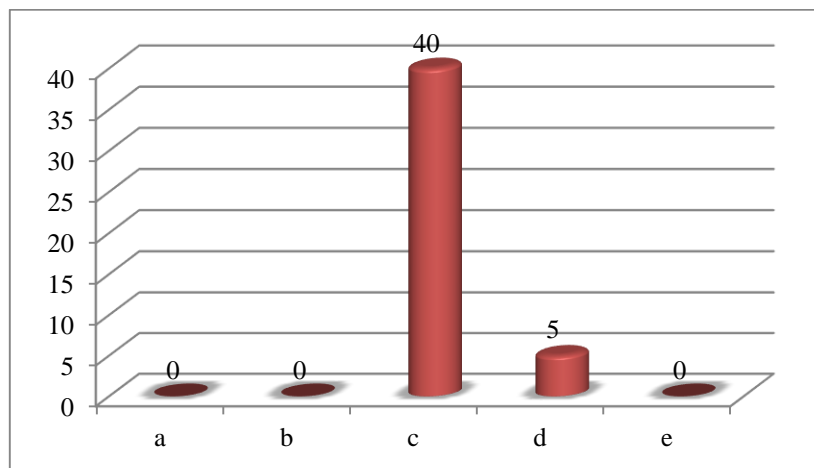
4. *¿Considera que el crédito fiscal rinde algún beneficio para la empresa?*

CUADRO N° 4 CRÉDITO FISCAL

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) No, es más de lo mismo	0	0.00
b) No, no dispone de los instrumentos	0	0.00
c) Si, es la alternativa válida	40	89.00
d) Son otros factores	5	11.00
e) No sabe, no responde	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Grafico N° 4 CRÉDITO FISCAL



INTERPRETACION 4:

En el Cuadro N° 4 se observa que los entrevistados en un 90% contestan que la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C mejorara la rentabilidad del uso eficiente, eficaz y económico de los recursos de la empresa.

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad $GL = 4$
3. Aplicación de la prueba $X^2_c = 106.79$
4. Valor del $X^2_t = 9.49$
5. Comprobación $X^2_c = 106.79 > X^2_t = 9.49$

CONCLUSIÓN 4:

Debido a que el valor calculado de la prueba χ^2_c es mayor que χ^2_t , se puede afirmar que existe una diferencia absoluta.

Bajo esta situación como argumento adicional diremos que debemos entender que no solo la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C mejorara la rentabilidad del uso eficiente, eficaz y económico de los recursos de la empresa, eso no es así, lo correcto es que va a facilitar una gestión eficiente y como corolario de ello se previene, identifica y elimina los actos incorrectos del personal en la empresa.

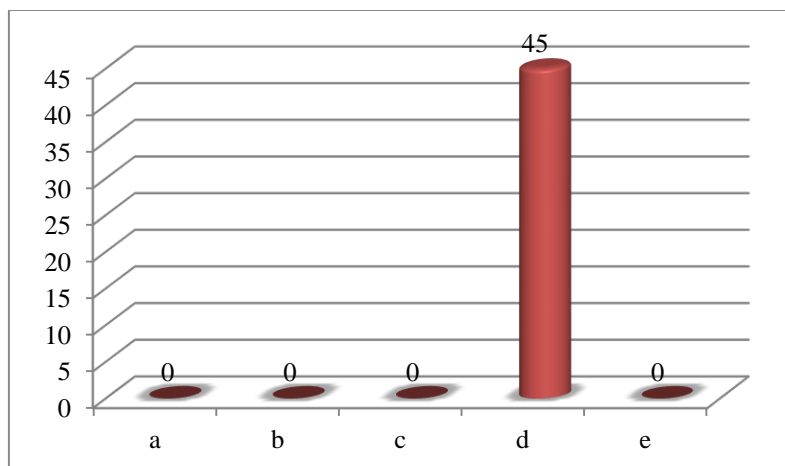
5. ¿Considera que la economía en la empresa es la adecuada?

CUADRO N° 5 ECONOMÍA EN LA EMPRESA

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Monitoreo de las actividades	0	0.00
b) Asesoría institucional	0	0.00
c) Consultoría institucional	0	0.00
d) Todas las anteriores	45	100.00
e) No sabe, no responde	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Grafico N° 5 ECONOMÍA EN LA EMPRESA



INTERPRETACION 5:

Los entrevistados son conscientes que en alguna medida la formalización habría fracasado por la falta de valor agregado en el proceso de su desarrollo; ahora se apuesta a dar algo más y cada vez más para que el servicio profesional satisfaga integralmente al cliente, en este caso, por la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C.

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad $GL = 4$
3. Aplicación de la prueba $X^2_c = 144.01$
4. Valor del $X^2_t = 9.49$
5. Comprobación $X^2_c = 144.01 > X^2_t = 9.49$

CONCLUSIÓN 5:

Debido a que el valor calculado de la prueba x^2_c es mayor que x^2_t , se puede afirmar que existe una diferencia absoluta. Bajo esta situación como argumento adicional diremos que es necesario que la formalización facilite un proceso normal, pero además que agregue supervisión o monitoreo de otras actividades, facilite asesoría y consultoría institucional. De esta forma apoya esta situación en un 100%.

6. *¿Cómo han considerado incrementar el capital?*

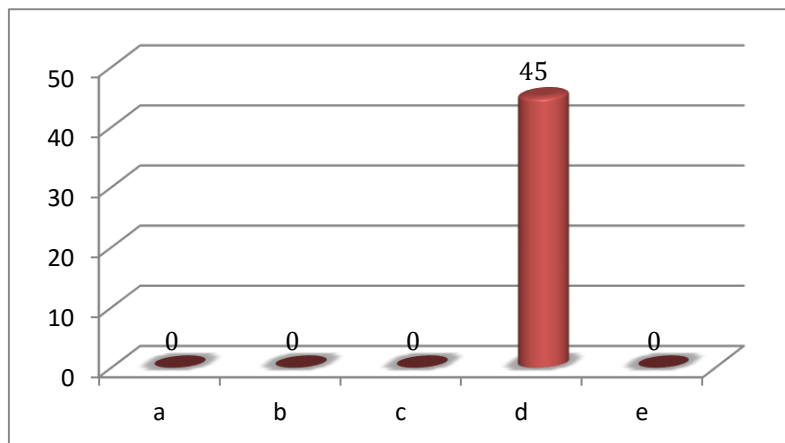
ANALISIS:

CUADRO N° 6 INCREMENTO DEL CAPITAL

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Aporte de los socios	0	0.00
b) emisión de nuevas acciones	0	0.00
c) Capitalizar resultados anteriores	0	0.00
d) Todas las anteriores	45	100.00
e) No sabe, no responde	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Gráfico N° 6 INCREMENTO DEL CAPITAL



INTERPRETACION 6:

Del Cuadro N° 6 se desprende que la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C, debe de estar orientada a implementar las estrategias y acciones de acuerdo a los resultados que se logren tal como se observa los resultados porcentuales 100%.

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad $GL = 4$
3. Aplicación de la prueba $X^2c = 27.33$
4. Valor del $X^2t = 9.49$
5. Comprobación $X^2c = 27.33 > X^2t = 9.49$

CONCLUSIÓN 6:

Con respecto al valor calculado de la prueba x^2c , es mayor que x^2t , por estas razones se puede afirmar que no existe diferencia absoluta. Resulta oportuno recordar, que los entrevistados del estudio de la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C se encuentran convencidos que se deben implementar estrategias y acciones; además los entrevistados en un 100% son conscientes que es necesario realizar un conjunto de actividades así como el incremento del capital para que los recursos institucionales sean utilizados con eficiencia, eficacia y economía.

7. *¿Han considerado asociarse a otra empresa para aumentar la rentabilidad?*

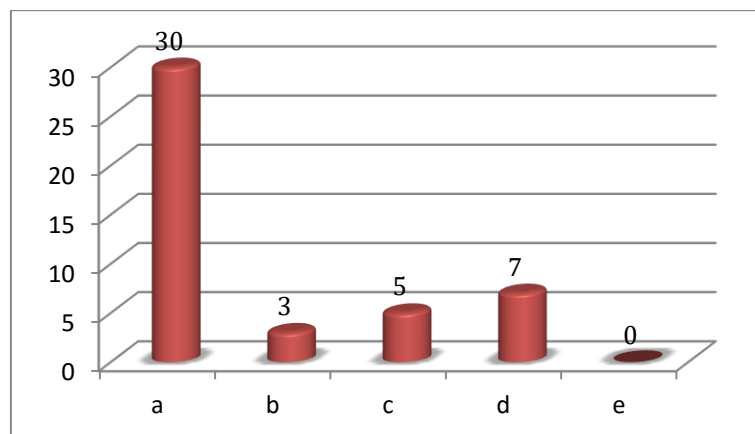
ANALISIS:

CUADRO N° 7 ASOCIARSE A OTRA EMPRESA

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Si, totalmente de acuerdo	30	66.67
b) Si, parcialmente de acuerdo	3	6.67
c) No, se tiene que ver la competencia	5	11.11
d) No, todo depende de otros factores	7	15.56
e) No sabe, no responde	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Grafico N° 7 ASOCIARSE A OTRA EMPRESA



INTERPRETACION 7:

En el Cuadro N° 7 muestra los resultados a la pregunta *¿Han considerado asociarse a otra empresa para aumentar la rentabilidad?*, al respecto, más del 73% responden sí estar de acuerdo asociarse a otra empresa para aumentar la rentabilidad; los entrevistados conocen y comprenden esa trascendencia y por tanto apoyan en un 73.34% asociarse a otra empresa para aumentar la rentabilidad.

De lo anteriormente señalado, lo cierto es que el 26.67% piensa que se debe ver otros factores.

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad $GL = 4$
3. Aplicación de la prueba $X^2_c = 50.81$
4. Valor del $X^2_t = 9.49$
5. Comprobación $X^2_c = 50.81 > X^2_t = 9.49$

CONCLUSIÓN 7:

Con respecto al valor calculado de la prueba x^2_c , es mayor que x^2_t , por estas razones se puede afirmar que no existe diferencia absoluta.

Resulta oportuno recordar, que los entrevistados del estudio de la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C sí están de acuerdo en asociarse a otra empresa para aumentar la rentabilidad.

8. ¿Considera que la entidad bancaria le brinda los servicios que la empresa requiere?

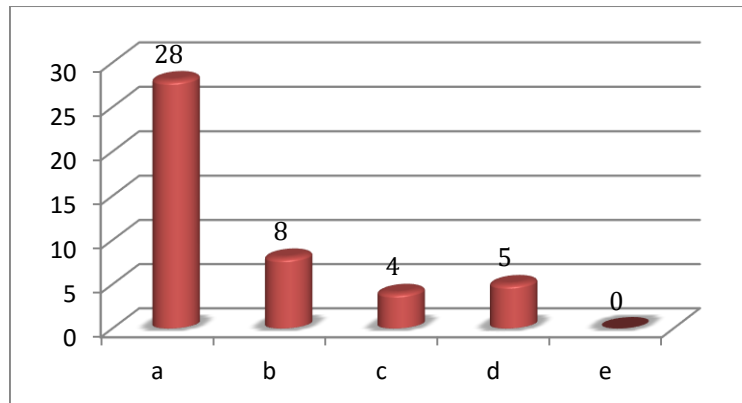
ANALISIS:

CUADRO N° 8 SERVICIOS BANCARIOS

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Si, totalmente de acuerdo	28	62.22
b) Si, parcialmente de acuerdo	8	17.78
c) No, todo tiene nada que ver	4	8.89
d) No, todo depende de otros factores	5	11.11
e) No sabe, no responde	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Grafico N° 8 SERVICIOS BANCARIOS



INTERPRETACION 8:

En el Cuadro N° 8 se observa que el 62% y 18% de los encuestados que suman el 80% cree que en la mayoría de los casos, la entidad bancaria le brinda los servicios que la empresa requiere, así parecen comprenderlo los entrevistados cuando dicen que si considera que la entidad bancaria le brinda los servicios que la empresa requiere.

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad $GL = 4$
3. Aplicación de la prueba $X^2c = 40.23$
4. Valor del $X^2t = 9.49$
5. Comprobación $X^2c = 40.23 > X^2t = 9.49$

CONCLUSIÓN 8:

Dado que el valor calculado de la prueba x^2c , es mayor que x^2t , podemos afirmar que no existe diferencia absoluta y confirmar que si considera que la entidad bancaria le brinda los servicios que la empresa requiere, de allí en adelante, la entidad tiene que poner en funcionamiento todas las recomendaciones y de ser el caso, si se obtienen los resultados esperados, ya no es necesario los servicios bancarios.

9. ¿Cree usted que los clientes están conforme con los servicios que brinda la empresa?

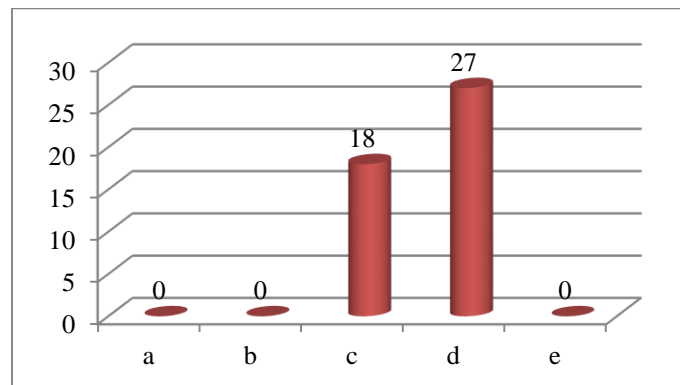
ANALISIS:

CUADRO N° 9 SERVICIOS QUE BRINDA LA EMPRESA

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Permanentemente	0	0.00
b) Frecuentemente	0	0.00
c) Regularmente	18	40.00
d) Ocasionalmente	27	60.00
e) Nunca	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

Gráfico N° 9 SERVICIOS QUE BRINDA LA EMPRESA



INTERPRETACION 9:

Del Cuadro N° 9 se desprende que el 60% de los encuestados responden que los clientes están ocasionalmente conforme con los servicios que brinda la empresa, mientras que un 40% de los entrevistados dicen que solo están regularmente conforme con los servicios que brinda la empresa;

1. Nivel de significación $\alpha = 0.05$
2. Grados de libertad $GL = 4$
3. Aplicación de la prueba $X^2_c = 45.00$
4. Valor del $X^2_t = 9.49$
5. Comprobación $X^2_c = 45.00 > X^2_t = 9.49$

CONCLUSIÓN 9:

Consecuentemente observamos en forma contundente que el valor calculado de la prueba χ^2_c , es mayor que χ^2_t .

Por estas razones se confirma que los clientes no están conforme con los servicios que brinda la empresa.

10. ¿Cree que la flota cubre la necesidad del mercado?

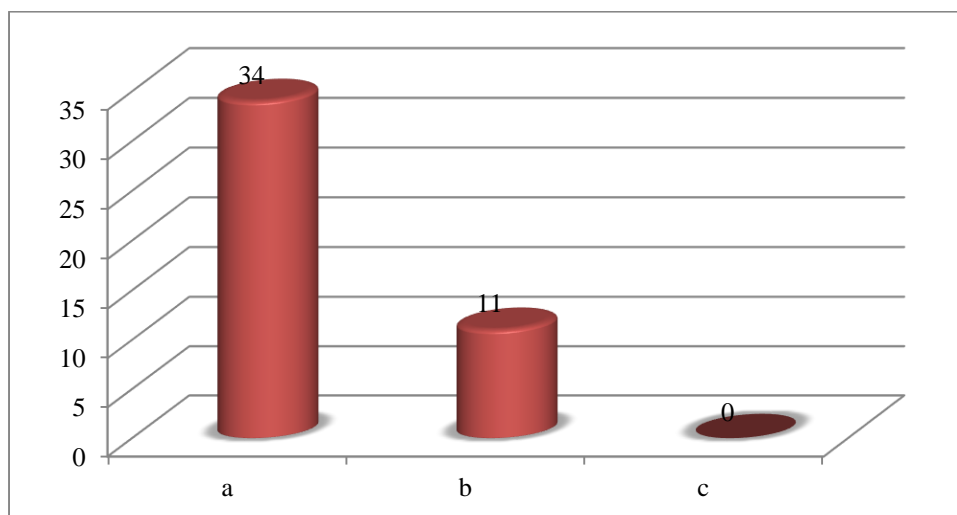
ANALISIS:

CUADRO N° 10 FLOTA DE BUSES

Categorías	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa (%)
a) Si, parcialmente	34	76.00
b) Sí, totalmente	11	24.00
c) No sabe, no responde	0	0.00
Total	45	100.00

Fuente: Elaboración propia

GRAFICO N° 10 FLOTA DE BUSES



INTERPRETACION 10:

En el Cuadro N° 10, se observa que los encuestados en un 76% contesta que cree que solo parcialmente la flota cubre la necesidad del mercado, mientras que en un 24% contestan que sí, totalmente la flota cubre la necesidad del mercado.

CONCLUSIÓN 10:

Después de analizar el Cuadro N° 10, es indiscutible que el examen practicado a los trabajadores y clientes de la empresa de transporte San Pedro de Mala SAC, va más allá de la evaluación y determinación de la razonabilidad cuando contesta que cree que solo parcialmente la flota cubre la necesidad del mercado.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1 Discusión

Durante el desarrollo de esta tesis, se encontró diferentes resultados que consisten en Elaborar una propuesta de formalización del Régimen Laboral – Tributario que mejore la rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala SAC. Un aspecto de mayor controversia es que la empresa se beneficiara ante el estado y las empresas de inversión y gozara de un crédito fiscal que le ayudara para poder mantenerse los primeros meses de reestructuración.

Para las empresas tiene un efecto directo la formalización, en tanto tienen que tener claro la seguridad de sus trabajadores ya que ese es su responsabilidad como ente en marcha, sin embargo toda empresa debe demostrar ante el público su responsabilidad sobre todo si se trata de capital humano.

Al analizar el régimen tributario de la empresa, observamos que la empresa no está pagando los tributos correspondientes por lo que le genera multas diversas

5.2 Conclusiones

La encuesta dirigida a los trabajadores y clientes de la empresa de transportes SAN PEDRO DE MALA SAC muestran que el 60% de los encuestados responden que los clientes están ocasionalmente conforme con los servicios que brinda la empresa, mientras que un 40% de los entrevistados dicen que solo están regularmente conforme con los servicios que brinda la empresa, debido a la informalidad con la que opera la empresa.

De las personas encuestadas, como argumento adicional diremos que debemos entender que no solo la formalización del régimen laboral y tributario de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C mejorara la rentabilidad del uso eficiente, eficaz y económico de los recursos de la empresa, eso no es así, lo correcto es que va a facilitar una gestión eficiente y como resultado de ello se previene, identifica y elimina los actos incorrectos del personal en la empresa.

5.3 Recomendaciones

Según la investigación: “La formalización del régimen laboral y tributario para mejorar la rentabilidad de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C” se recomienda a la empresa y similares aplicar un régimen laboral adecuado y acorde al presupuesto de la empresa, asimismo debe de tener una mayor atención con sus trabajadores ya que ellos son el capital de cualquier empresa.

La formalización del régimen tributario para mejorar la rentabilidad de la Empresa de Transportes San Pedro De Mala S.A.C es algo importante que debemos tener en cuenta en una propuesta de formalización ya que ello conlleva una gran responsabilidad y transparencia con el estado, se recomienda a los futuros investigadores profundicen en los análisis internos de la empresa, tener un control más exacto de los tributos a pagar y realizar los pagos puntualmente para que no generen multas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CABRERA CHARÚNEN ELOY. La Actualidad Económica y el Derecho del trabajo en el Perú (2009).

DU BOIS FRITZ, PERÚ21, El día de la informalidad. Elaborado: 05/05/2012. Disponible:<http://peru21.pe/2012/05/02/impresad/dia-informalidad-2022428>

JORGE DE LA ROCA MANUEL HERNÁNDEZ en su tesis: “Evasión tributaria e informalidad en el Perú: una aproximación a partir del enfoque de discrepancias en el consumo” (2010)

LORA Á. GERMÁN en su trabajo de investigación “El Nuevo Régimen Laboral de las MYPES (2011)

SLATER, JOANNA (1-4-2009). «Finalmente, las bolsas se desacoplan». Wall Street Journal. Consultado el 5 de abril de 2009.

BEATRIZ BELAUNDE (2010) El Problema del Transporte en el Perú.

DE LA ROCA J. “Evasión tributaria e informalidad en el Perú: una aproximación a partir del enfoque de discrepancias en el consumo”

PASTOR HUMPIRI ELIZABETH MARGOT. “Uso de bicicletas como transporte urbano seguro, caso surco”

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ

HERNÁNDEZ, M. (2010),

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: FORMALIZACIÓN DEL RÉGIMEN LABORAL Y TRIBUTARIO PARA MEJORAR LA RENTABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A.C

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p><u>GENERAL</u> ¿De qué manera la formalización del Régimen Laboral – Tributario mejorará la rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala SAC?</p> <p><u>ESPECÍFICO</u> ¿De qué manera el régimen laboral y tributario para una mejora en la formalización de la empresa San Pedro de Mala afectará en algo el nuevo régimen a los accionistas o socios?</p> <p>¿De qué manera se incrementara la rentabilidad con el nuevo régimen laboral y tributario?</p>	<p><u>GENERAL</u> Determinar de qué manera la propuesta de formalización del Régimen Laboral – Tributario mejorará la rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala SAC.</p> <p><u>ESPECÍFICO</u> Determinar si la formalización del régimen laboral y tributario mejorará la rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala SAC.</p> <p>Determinar el grado de formalización de la empresa San Pedro de Mala SAC.</p>	<p><u>GENERAL</u> Si se utiliza de manera adecuada la formalización en el ámbito laboral y tributario, mejorará la rentabilidad de manera significativa en la empresa San Pedro de Mala S.A.C.</p> <p><u>ESPECÍFICA</u> Si se evalúa la importancia de la formalización en el ámbito laboral y tributario permitirá mejorar la rentabilidad de manera significativa en la empresa San Pedro de Mala S.A.C.</p> <p>Si la empresa San Pedro de Mala S.A.C. cumple con la formalización en el ámbito laboral y tributario, entonces estarán en condiciones de alcanzar eficiencia, eficacia y economía.</p>	<p><u>VARIABLE INDEPENDIENTE</u> X. Formalización en el ámbito laboral y tributario</p> <p>INDICADORES: X.1. Planillas X.2. Contratos</p> <p><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u> Y. Rentabilidad de la empresa San Pedro de Mala S.A.C</p> <p>INDICADORES: Y.1. Ratios Y.2. Rentabilidad</p>	<p>Tipo de investigación Aplicada</p> <p>Diseño de investigación (Nivel de Investigación) Descriptivo – Inductiva</p> <p>No experimental – Transversal</p> <p>Población Trabajadores y clientes de la empresa de transportes SAN PEDRO DE MALA S.A.C, conformado por 45.</p> <p>Muestra Se tomara como muestra el total de la población.</p>

ENCUESTA

Estimado Sr. (a) Srta.

*La presente ficha de Encuesta tiene por finalidad recabar información relacionada al trabajo de investigación “**Formalización del régimen laboral y tributario para mejorar la rentabilidad de la Empresa De Transportes SAN PEDRO DE MALA S.A.C**”. Como Bachiller en Contabilidad, solicito su apoyo en el llenado de la presente Encuesta marcando con un aspa (X) dentro del paréntesis, este material será utilizado para fines estrictamente académicos.*

Gracias.

1. ¿Considera necesario tener a todos sus trabajadores en planilla?

- a) Permanentemente ()
- b) Frecuentemente ()
- c) Regularmente ()
- d) Ocasionalmente ()
- e) Nunca ()

2. ¿Cree usted que todos los trabajadores deberían tener beneficios sociales?

- a) Permanentemente ()
- b) Frecuentemente ()
- c) Regularmente ()
- d) Ocasionalmente ()
- e) Nunca ()

3. ¿Cree usted que los impuestos pagados son los correctos?

- a) Permanentemente ()
- b) Frecuentemente ()
- c) Regularmente ()
- d) Ocasionalmente ()
- e) Nunca ()

4. ¿Considera que el crédito fiscal rinde algún beneficio para la empresa?

- a) No, es más de lo mismo ()
- b) No, no dispone de los instrumentos ()
- c) Si, es la alternativa válida ()
- d) Son otros factores ()
- e) No sabe, no responde ()

5. ¿Considera que la economía en la empresa es la adecuada?

- a) Monitoreo de las actividades ()
- b) Asesoría institucional ()
- c) Consultoría institucional ()
- d) Todas las anteriores ()
- e) No sabe, no responde ()

6. ¿Cómo han considerado incrementar el capital?

- a) Aporte de los socios ()
- b) emisión de nuevas acciones ()
- c) Capitalizar resultados anteriores ()
- d) Todas las anteriores ()
- e) No sabe, no responde ()

7. ¿Han considerado asociarse a otra empresa para aumentar la rentabilidad?

- a) Si, totalmente de acuerdo ()
- b) Si, parcialmente de acuerdo ()
- c) No, se tiene que ver la competencia ()
- d) No, todo depende de otros factores ()
- e) No sabe, no responde ()

8. ¿Considera que la entidad bancaria le brinda los servicios que la empresa requiere?

- a) Si, totalmente de acuerdo ()
- b) Si, parcialmente de acuerdo ()
- c) No, todo tiene nada que ver ()
- d) No, todo depende de otros factores ()
- e) No sabe, no responde ()

9. ¿Cree usted que los clientes están conforme con los servicios que brinda la empresa?

- a) Permanentemente ()
- b) Frecuentemente ()
- c) Regularmente ()
- d) Ocasionalmente ()
- e) Nunca ()

10. ¿Cree que la flota cubre la necesidad del mercado?

- a) Si, parcialmente ()
- b) Sí, totalmente ()
- c) No sabe, no responde ()