



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA

Prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Administración de Negocios - MBA

AUTOR:

Chacon Polo, Juan Carlos (orcid.org/0000-0002-6158-3735)

ASESORA:

Dra. Alva Loyola, Maria Elena (orcid.org/0000-0002-3034-2170)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gerencia Funcional

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

TRUJILLO – PERÚ

2022

DEDICATORIA

Al Señor Jesús por guiar mi camino, fuente de inspiración en mis momentos de alegrías, tristezas y angustias que caracterizan el transitar por este camino que hoy veo realizado, sin cuyo empuje no hubiese sido posible. Nuestro Señor me enseña a nunca rendirme, y no perder la esperanza de vivir, de compartir y ser feliz. . .

*A mis tres hijos **Jhosmell, Adriano y Maite**, quienes con sus sonrisas y alegría me demuestran cada día que vale la pena vivir y que con su amor y cariño me dan esa fortaleza para seguir superándome en el día a día, con el compromiso que tengo con ellos de avanzar y brindarles lo mejor.*

*A mi compañera amor de mi vida **Sarela**, por ser la persona ideal, inteligente quien con tu talento y trabajo es infalible en cada uno de mis objetivos que me trace, en mi vida profesional y familiar, al estar conmigo en los eventos más importantes de mi vida y apoyarme a pesar de los momentos difíciles gracias mi amor. . . por estar siempre presente.*

*Eternamente agradecido con las personas que me dieron la vida **Flores y María**, mis hermanos (as) y sobrinos quienes me inculcaron todos los valores que son pilares fundamentales a seguir. Mis gracias por brindarme su fuerza y estar siempre en sus corazones apoyándome de manera incondicional.*

Juan

AGRADECIMIENTO

Quisiera agradecer:

A Dios por ser la luz incondicional que ha guiado mi camino. A la Universidad Cesar Vallejo, directivos y profesores por la organización del programa de Maestría en Administración de Negocios MBA, quienes impartieron sus experiencias con mucho esfuerzo y haberme brindado su sabiduría, conocimientos y apoyo, motivaron a desarrollarme como persona y profesional.

A la Dra. Alva Loyola, María Elena por haber participado desde el inicio en la conducción, orientación y la dirección de esta tesis. Su valioso seguimiento, amplios conocimientos y sus inestimables consejos, los cuales han hecho posible la elaboración y culminación de la misma.

Al Mg. Diaz Agreda, Jorge Luis, por su enseñanza, apoyo y colaboración, al haberme puesto a disposición todo el apoyo e información necesaria para la realización del presente trabajo.

A los transportistas del Distrito de Huamachuco, por su desinteresada colaboración en la etapa de toma de datos. A todos y cada una de las personas que sin esperar nada a cambio participaron en la investigación realizada, ya que invirtieron su tiempo y conocimientos para ayudar a completar el presente proyecto.

A todos mis compañeros y a mi familia, por apoyarme aun cuando mis ánimos decaían, que siempre estuvieron ahí para darme palabras de apoyo y un abrazo reconfortante para renovar energías.

Muchas gracias a todos.

EL AUTOR

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	9
III. METODOLOGÍA	23
3.1. Tipo y diseño de investigación	23
3.2. Variables y Operacionalización	24
3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis	25
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	26
3.5. Procedimientos	28
3.6. Métodos de análisis de datos.....	28
3.7. Aspectos éticos	29
IV. RESULTADOS.....	30
V. DISCUSIÓN	40
VI. CONCLUSIONES	48
VII. RECOMENDACIONES.....	49
REFERENCIAS	50
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Niveles de la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco, 2022	30
Tabla 2. Niveles de las dimensiones de la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco, 2022	31
Tabla 3. Niveles del desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.....	32
Tabla 4. Niveles de las dimensiones del desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022	33
Tabla 5. Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022	34
Tabla 6. Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022	35
Tabla 7. Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.....	36
Tabla 8. Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022	37
Tabla 9. Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022	38
Tabla 10. Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022	39

RESUMEN

El estudio tuvo como objetivo determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. El enfoque fue cuantitativo, tipo aplicado, diseño no experimental transversal correlacional; la muestra fueron 60 transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022; fueron usados dos cuestionarios válidos a juicio de expertos y con un Alfa de Cronbach de 0.857 y 0.846, en el procesamiento de los datos se usó el programa estadístico SPSS V26. Los resultados muestran que la prestación del servicio de transporte terrestre local presenta un nivel bueno en un 80.0%, en tanto que el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, durante el año 2022 presenta un nivel alto en un 66.7%. Se concluye que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022 dado que el coeficiente de correlación de Spearman=0.769, indica una alta y positiva correlación con significancia ($p < 0.01$). El sector de transporte es uno de los más potentes frentes para generar empleo.

Palabras Clave: servicio, transporte terrestre, desarrollo socioeconómico, transportistas.

ABSTRACT

The objective of the study was to determine the relationship between the provision of local land transport service and the socio-economic development of carriers in Huamachuco District, 2022. The approach was quantitative, type applied, non-experimental cross-sectional design; the sample was 60 carriers who are affiliated to the formal land transport companies of the district of Huamachuco during 2022; Two valid questionnaires were used in the opinion of experts and with a Cronbach Alpha of 0.857 and 0.846, in the processing of the data the statistical program SPSS V26 was used. The results show that the provision of local land transport service presents a good level of 80.0%, while the socioeconomic development of carriers in the Huamachuco District, during 2022 presents a high level of 66.7%. It is concluded that there is a significant relationship between the provision of the local land transport service and the socioeconomic development of the carriers of the Huamachuco District, 2022 given that the correlation coefficient of Spearman=0.769, indicates a high and positive correlation with significance ($p<0.01$). The transport sector is one of the most powerful fronts for generating employment.

Keywords: service, land transport, socioeconomic development, transporters.

I. INTRODUCCIÓN

Desplazarse de un lugar a otro es relevante para la supervivencia de los individuos, al igual que el compromiso de actividades de mayor complejidad que se relacionen con la autorrealización de las personas. Los requerimientos de transportes son muchos, y estos necesitan de diferentes medios. El ser humano primitivo requería de traslado especialmente para dar cumplimiento con la complacencia de sus requerimientos esenciales: conseguir agua, comida, dirigirse a lugares donde puedan protegerse de las bajas o altas temperaturas, entre otros. Conductas muy habituales de cualquier otro ser vivo. No obstante, con el transcurrir de los tiempos, y las complejidades que van demandando las sociedades, la importancia de trasladarse de un lugar a otro, ya solamente no es a nivel biológico vital, por el contrario, cumple con los requerimientos de autorrealización (Espíritu, 2018).

El transporte, se ha convertido en un sector importante para el progreso en todo el mundo, debido a distintas circunstancias, entre ellas que se garantizan la movilidad de la ciudadanía, igualmente da respuestas a una libre circulación de mercancía, constituyéndose como un instrumento básico para aumentar la productividad en los sectores productivos. Igualmente se ha reflejado la precisa relación entre el crecimiento social – económico y la movilidad (Bureau Veritas, 2017). El sistema de transporte de calidad, ha sido clave en el progreso financiero y la seguridad de una nación. El transporte y el progreso financiero, mantienen una estrecha vinculación, el progreso incrementa la necesidad de transportes, así como la disposición del transporte, incentiva el progreso por medio del comercio y la especialización financiera (González, 2016).

El sector del transporte es esencial para las finanzas en todo el mundo; especialmente, el transporte terrestre, el cual ha empleado directamente a más de sesenta millones de individuos a nivel mundial, constituyendo a más del 2% de la empleabilidad mundial. Fomentando la conectividad y el traslado de mercancías e individuos, el transporte sostiene las actividades de distintos ámbitos económicos, contribuyendo a la generación de empleo, agregar valor económico e incentivar la inclusión en la sociedad. En otro contexto, el sector transporte se ha tornado esencial para incentivar la Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible. En la Unión Europea, un aproximado de 12 millones de individuos, a saber, más del 5% de los trabajadores, prestaron sus servicios en el área de transporte y almacenaje para el año 2016. Representando el 6,8% del PIB. Por otro lado, el transporte público urbano ha representado un aproximado del veinte por ciento de las actividades del ámbito del transporte, y cerca de trece millones de individuos a nivel mundial han trabajado en el ámbito de transporte público (Alves, 2020).

Mientras que, en la nación estadounidense, el transporte ha representado el nueve por ciento del PIB en 2015 y se utilizó aproximadamente trece millones de individuos, a saber, el nueve por ciento de la fuerza laboral, en 2016. En Ecuador, el sector de transporte y almacenamiento consta de 9.662 empresas, el 13,4% de la cantidad de empresas y un equivalente de 4,2% en la totalidad de ganancias del ámbito privado. Los aportes al PIB son de 6,4%, situándose el transporte de cargas por tierra y el aéreo de cargas y pasajeros como la actividad más importante en el ámbito.

En lo que respecta a mercado laboral, el sector genera el 5,9% del total del empleo de la economía y aporta con el 6,7% del total del empleo adecuado (Ekos, 2021). En México, el transporte público colectivo es el medio utilizado por el 40% de ciudadanos de la nación mexicana aproximadamente (cincuenta millones de ciudadanos), del que dependen más de 160 mil trabajos (especialmente conductores de transportes públicos), lo cual simboliza las actividades económicas de medianos y pequeños empresarios, asociaciones y personas físicas, los mismos que se estiman son el setenta y cinco por ciento de la organización del ámbito (Instituto de Recursos Mundiales México, 2020).

Sin embargo, en buena parte del Caribe y Latinoamérica, el transporte público que más se utiliza en las urbes son los buses, pese a ello, son en su mayoría inadecuados, porque estos transportes, circulan en medio de diferentes tipos de vehículos, ocasionando congestión vehicular, demora en la llegada del usuario, aumento de degradación del medioambiente y accidentes vehiculares. Dichos inconvenientes surgen por los complejos criterios en la organización del tránsito y de transporte generalmente, dicho de otra manera, la calidad de la red dependerá especialmente de planificaciones acertadas y del reglamento por

parte de los organismos públicos (Celi, 2018).

La obligatoria cuarentena que establecieron las autoridades nacionales y las medidas de restricción que se establecieron con el fin de impedir la propagación del COVID-19, por medio de un aforo máximo de usuarios del transporte público, generaron pérdidas a nivel económico a las compañías de transporte urbano y operadores. Crisis que ha provocado el COVID-19, ha dado a conocer la relevancia del transporte; en el año 2021, el sector ha sido esencial para trasladar a empleados a sus puestos laborales, conservar las finanzas en un buen nivel y poner en marcha el repartimiento de las vacunas a nivel mundial. No obstante, el actual contexto, ha evidenciado la vulnerabilidad de la industria del transporte, dado que los operadores han enfrentado grandes problemas, así como enormes carencias a nivel mundial (Banco Mundial, 2021).

En México, las carencias que ha dejado la pandemia son aproximadamente hasta un 40% de ingresos habituales, poniendo en riesgo la remuneración económica de miles de choferes, al igual que la sostenibilidad de las redes de transporte público de las principales ciudades en todo el país. La disminución en la demanda se ha traducido en el requerimiento de inferiores ganancias y el daño de la oferta y cobertura de servicios (Instituto de Recursos Mundiales México, 2020). En el Perú, el sector transporte, almacenamiento, correo y mensajería, ha arrojado reducción de -18,80%, en relación al año 2020, puesto que la menor actividad del subsector transporte en -23,67%. Este sector, pese a tener gran afectación, desde que surgió el brote del COVID 19, en la nación en marzo 2020 y que todavía no han logrado una recuperación de los niveles de años anteriores, continua por la vía de la reactivación. El transporte por vía terrestre y por tuberías ha evidenciado una disminución por menor transporte en carretera en -6,22%, en especial por menores movilizaciones de usuarios en -13,17%, por los lineamientos para el aforo en lugares públicos y horarios de inmovilización, que han sido tomados para combatir el rebrote del COVID-19; en otro contexto, el transporte de cargas mantuvo un incremento del 3,50% por mayor demanda en el servicio de manufactura, pesca y construcción (INEI, 2021).

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Hogares del INEI (2017), el ámbito transporte ha empleado más de 1,2 millones de individuos, de los que más de

un millón, se empleó de manera informal. Así, los trabajos informales alcanzaron el 83% de los trabajadores de este sector ha registrado la cuarta mayor tasa. Adicionalmente, en el último lustro, la cantidad de personal informal en el ámbito de transporte se incrementó a ritmos anuales de 3,7%, mientras que el aumento promedio del empleo informal total ha sido de 1%. El elevado informalismo mantiene un importante efecto negativo sobre la productividad de los trabajadores. Para el año 2017, los trabajadores formales del sector transporte han producido por mes S/16.709, en tanto que, el personal informal solamente S/3.500. Dicho de otra manera, la rentabilidad en el ámbito informal es casi cinco veces la del ámbito formal. En otro contexto, la poca rentabilidad se convierte en inferiores remuneraciones y deficientes condiciones de seguridad y laborales (El Comercio, 2019).

El crecimiento económico, persigue optimizar el nivel de vida de los individuos, por lo cual, es el anhelo de toda nación. Desde hace mucho tiempo, han sido estudiados los elementos del progreso financiero con el propósito de identificar las estrategias para encontrar altos niveles de aumento. En el Perú, la situación es parecida, especialmente porque en los últimos años se han reflejado índices inferiores a los obtenidos en la década de los 90' (Mendoza, 2017). Por ello, el crecimiento económico se da en la medida en la que las inversiones productivas este acompañada de normativas sociales adecuadas que optimicen los indicadores de sanidad y educación, lo cual contribuirá a que se optimicen los indicadores de sanidad y educación, permitiendo una efectiva recuperación el nivel de vida de los pobladores. Siendo esta la relevancia en la construcción y la optimización de las vías de comunicación, puesto que, estos solamente no posibilitan el transporte de productos, sino que contribuyen a la integración social y normativas entre los ciudadanos. El avance en materia de infraestructura vial contribuye a una movilidad social, ingreso a comercios, integración política, optimiza los niveles de competitividad, disminución de las organizaciones, siendo este la importancia de esta investigación (Frías, 2017).

Para lograr el crecimiento económico en la provincia de Sánchez Carrión, este debe estar ligado a un pilar esencial como es el transporte terrestre, puesto que permite la accesibilidad a todos los distritos de la provincia, generando desarrollo

de los pueblos y mejorando la economía a través del transporte de personas y mercancías que mueven otras actividades como la agricultura, ganadería y comercio. Huamachuco, cuenta con más de 62 000 habitantes, esta ciudad se torna como el eje de todo el progreso financiero en la sierra liberteña; siendo el vínculo de uniones en una gran parte de las ciudades del Perú, como es Trujillo, que posee infraestructuras viales asfaltadas totalmente que permite el desarrollo de viajes muy confortables y en menor medida; dicha situación ha profundizado la cantidad de traslados de los pobladores, hacia la ciudad de Trujillo (Ruiz, 2019).

A partir del impulso de la actividad minera en la región, el flujo del transporte de pobladores y bienes se incrementó notablemente, es por ello que, las redes de transporte público interurbano en la urbe de Huamachuco y en la Provincia de Sánchez Carrión son atendidos en especial por los servicios de automóviles y combis realizando salidas a Curgos, Sarín, Sanagoran, Marcabal, Chugay, Cochorco, Sartimbamba y exteriores (Pataz, Bolívar, Santiago De Chuco, Otuzco y Trujillo), siendo un total de 43 empresas autorizadas, las mismas que cuentan con 261 vehículos; mientras que el total de vehículos informales entre combis y autos es de 100 unidades (Campos, 2017).

No obstante, con la crisis producida por la Covid 19, el ámbito del transporte de pasajeros ha tenido un tiempo superior a los 5 meses y solo se mantuvieron los servicios de carga, giros y encomiendas; considerándose como uno de los sectores más perjudicados, después de la inmovilización en las actividades que ordeno el Estado, en donde se afectaron en especial por la ausencia de ingresos económicos. Esto ha conllevado a que más 1700 transportistas de la ciudad de Huamachuco se vean afectados, no pudiendo operar en horarios normales ni con la capacidad total de sus unidades de transporte. Mas aún, si se toma en cuenta que el 10.4% de la población total se encuentra en los rangos de 40.1% al 100% (Niveles altos de pobreza); mientras que, un 89.6% se ubica entre los rangos de 40% a menos (Niveles más bajos de pobreza) siendo la población con mayores rangos de pobreza la localizada en el ámbito periférico de la ciudad (CENEPRED, 2021).

Por lo tanto, se plantea la siguiente pregunta: ¿Qué relación existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022?

Esta investigación se justifica, debido a que el sistema de transporte terrestre es un eje muy importante y predecible para conseguir el crecimiento económico de la urbe de Huamachuco, por tanto, urge investigar respecto de los ingresos familiares de los transportistas formales, debido a que estos ingresos permiten cubrir servicios como salud, educación y otros, siendo una actividad desarrollan diariamente, esta es una fuente de empleo para muchos individuos de la ciudad que ven en el transporte de individuos y mercancías una oportunidad laboral y de desarrollo económico para optimizar su calidad de vida.

Justificación teórica, los principales apoyos que establecen los niveles de competitividad de una ciudad son las infraestructuras, las mismas que impactan de manera positiva en la productividad. La infraestructura de transporte de la ciudad de Huamachuco, ha sido fundamental puesto que disminuye los costos de producción, promoviendo la competitividad, genera oportunidades laborales, así como otros beneficios; por ello merece el análisis respectivo. La mayoría de los estudios han confirmado que el sector transporte se ha convertido en un pilar que favorece en gran medida al progreso financiero, existiendo una evidente correlación positiva entre las 2 variables. Justificación práctica, la provisión óptima de servicios de transporte es un requerimiento para el crecimiento económico. El transporte se ha convertido en un factor del costo de transacción del comercio, exterior e interno en los bienes y servicios. El invertir en infraestructura para el buen funcionamiento del sector transporte, ha generado externalidades positivas; entre ellas han destacado la optimización de la competitividad y la conectividad; el promover el comercio, el turismo y la producción, el progreso humano, así como la producción de nuevos empleos, tales como los que se aborda en este estudio, debido a que se convierte en una fuente empleo que genera ingresos para los transportistas que les permite coberturar sus necesidades básicas.

Justificación Social, la relevancia que ha tenido el servicio de transporte de pasajeros dentro de la ciudad de Huamachuco, ha tenido mucha importancia,

porque contribuye a la movilización cotidiana de los individuos de un lugar a otro, con el fin de desempeñar diferentes actividades. Y a la vez genera una fuente de empleo para aquellas personas que cuentan con unidades vehiculares, y que se hallan en condiciones de ofrecer el servicio, convirtiéndose el mismo en su fuente de ingresos, los mismos que le permiten satisfacer sus necesidades básicas. Por ello es que este servicio tiene que estar enfocado en brindar satisfacción a las necesidades de los pasajeros, atendiendo de forma eficiente sus requerimientos de trasportación en ambiente seguros, confortables y ambientes seguros y de respeto. Justificación metodológica, este estudio mide dos variables de suma relevancia dentro del actual contexto nacional, asimismo establece la relación que existe entre las mismas, todo ello desde la praxis científica y siguiendo los lineamientos de la investigación científica.

Se planteó como objetivo general: Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Y dentro de los objetivos específicos se delinea los siguientes: O1. Identificar el nivel de la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco, 2022. O2. Identificar el nivel del desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. O3. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. O4. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. O5. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. O6. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. O7. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Además, se plantea como hipótesis general: Existe relación significativa entre la

prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Mientras que como hipótesis específicas se plantearon: H1. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. H2. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. H3. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. H4. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. H5. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

Entre los antecedentes a nivel internacional, que fueron seleccionados dado su aporte al estudio, se encuentran: Quimis (2019), en la tesis cuyo principal propósito del estudio ha sido analizar los niveles de ganancias de los socios de la Cooperativa de Transporte de Taxi 8 de enero y la influencia al progreso socioeconómico. El enfoque metodológico utilizado ha sido de campo y explicativo, con métodos inductivos, deductivos, de análisis y resúmenes con algunos instrumentos de transporte, como entrevistas y encuestas, logrando determinar elementos que han sustentado los inconvenientes que aquejan a la cooperativa, a partir de entrevistas a la presidencia y cuestionarios a los 87 socios del organismo. Los principales resultados reflejaron que los socios activos con edades que van desde los 10 a 20 años de servicio, han brindado empleo a otros individuos, adicionalmente existe una insatisfacción sobre la manera en la cual son administrados los fondos que ingresan a la cooperativa, afectando sus ganancias, pese a que si ha obtenido una óptima calidad de vida de manera que hace referencia a formación educativa, salud y seguridad financiera de manera individual y para su grupo familiar. Otra consideración que se ha reflejado es que la cooperativa promueve el crecimiento socioeconómico del cantón Jipijapa, también presta asistencias a universidades, al igual que las comunidades generalmente con servicios de puerta a puerta.

Koźlak (2017), en el artículo que tuvo como objetivo principal del artículo es analizar la función que ejerce el transporte en la economía moderna e indicar los mecanismos que afectan al desarrollo socioeconómico. se han revisado las publicaciones pertinentes y se ha intentado crear un modelo que presente la influencia de diversos componentes del sistema de transporte en el desarrollo socioeconómico. El enfoque de arriba hacia abajo se ha aplicado en el artículo. Se concluye que el impacto del transporte en el desarrollo socioeconómico debe considerarse de manera más amplia que únicamente a través del prisma del desarrollo de la infraestructura física. Un factor igualmente importante es la eficiencia de todo el sistema de transporte, que permite mejorar la operatividad de las compañías y de la economía en su conjunto. Una mayor eficiencia se debe

al crecimiento de las infraestructuras de transporte, al uso de material rodante moderno, a los sistemas de transporte inteligentes, a los sistemas de TIC en las empresas, al capital humano de alta calidad, etc. Las diferentes medidas adoptadas como resultado de la política de transportes pueden ser cruciales para lograr el éxito en la mejora del sistema de transporte. Un sistema de transporte eficiente influye en el crecimiento de la activación económica, el desarrollo de la producción, el comercio, el turismo y todo tipo de servicios, una mayor movilidad de la sociedad y, como resultado, es uno de los factores que estimulan el desarrollo socioeconómico. El papel del transporte es muy importante para mantener las relaciones económicas, políticas y sociales internacionales y mejorar la cohesión de las regiones.

Okechukwu, et al. (2020), en el artículo que tuvo como objetivo evaluar la función de la infraestructura de transporte en el crecimiento económico mundial, explica la idea de la infraestructura de transporte como un componente esencial del sistema de transporte en una nación. El estudio tiene enfoque cualitativo, se usó la revisión documental, y algunos casos de estudio. Se concluye que la infraestructura de transporte en cualquier entidad geopolítica sirve como la columna vertebral de las actividades económicas extensas. Facilitan el transporte multinivel de personas y bienes a través de las salidas logísticas de los buzos en busca de oportunidades económicas y un nivel de vida más alto. Las diferentes condiciones de las carreteras afectan a las operaciones logísticas en diferentes grados, que van desde el retraso de los viajes hasta la completa inaccesibilidad. Por lo tanto, se establece que se necesita una red viable y en constante expansión de carreteras en cantidad, calidad y funcionalidad (lograda a través de la tecnología) para facilitar el buen funcionamiento de las operaciones logísticas dentro de una entidad geopolítica dada.

Angulo, et al., (2018), en el artículo que se realizó con el fin de evaluar la incidencia del transporte internacional en el avance financiero de la nación colombiana, puesto que, por medio de estos, las compañías en Colombia pueden trasladar su mercancía a diversos lugares de todo el mundo, contribuyendo a que el país crezca, bien sea a nivel financiero, cultural o socialmente, igualmente, conocer los diversos tipos de transportes en el extranjero utilizado a partir de la

antigüedad hasta la fecha. La investigación fue cualitativa, porque su propósito es evaluar la incidencia que mantiene esta clase de transporte en el crecimiento económico de la nación colombiana para generar competitividad. Los resultados que se han logrado revelan que el transporte en Colombia necesita de grandes inversiones para alcanzar un desempeño eficiente, superar los fines y transformarse en una nación con mayor competitividad en la nación. Para finalizar lo que se ha propuesto en este estudio es que el transporte, ha cumplido funciones muy relevantes y específicas en la economía nacional. Es por ello que observar y establecer que sectores de la economía han merecido tener mayor cuidado y ser objetivos y vigilantes, no sólo en generar inversiones, y que las mismas puedan beneficiar a la nación; igualmente que dichos sectores se beneficien y puedan progresar.

Bulla y Castro (2017), en el artículo cuyo propósito fue identificar el impacto financiero y social producido en las cooperativas de transporte por medio de la transición de los modelos públicos colectivos a los sistemas Integrados de Transporte Público. El diseño metodológico fue descriptivo y exploratorio, se usó el método inductivo, se diseñó un cuestionario. Se concluye que Transmilenio S.A.S por medio del SITP no se ha posicionado en las vías que se han planeado de forma inicial, otorgando permisos para que resguarden la demanda de transporte. De las cooperativas de TPC solamente los grandes capitalistas se han quedado con ofertas públicas, exceptuando a los pequeños cooperadores quienes han sido los más afectados por estas transformaciones. La economía solidaria ha perdido ante la capitalista, primando los intereses privados sobre el cooperado, concibiendo mayores discrepancias entre ambas clases sociales. La integración familiar ha sido un sacrificio superior que ha tenido que abonar los cooperadores y sus grupos familiares, dada la implementación del SITP, por los inferiores ingresos de algunas personas que han empezado a laborar a partir de las 4:00a.m., volviendo a sus hogares luego de la media noche, exponiendo su bienestar físico y la estabilidad familiar, todo esto por un peso más, en pocas palabras, laborar en mayor cantidad que por la misma ganancia.

Contreras, et al., (2020), en el artículo cuyo objetivo fue analiza si el transporte es fundamental para el progreso social y económico de una nación, debido a que

produce posibilidades de crecimiento para un sector social vulnerable. La investigación documental deriva del procedimiento de investigación científica que posibilita referir y citar estudios de otras partes del mundo aportando datos al estudio para la que fueron consultados, donde la primera etapa de investigación hace referencia a la identificación de fuentes de información sobre su ubicación y recolección, la segunda fase sistematiza toda la información valiosa en el tema del transporte de carga. Se llega a la conclusión de que el transporte de carga en México es una variable relevante, implícita en el análisis del comercio nacional e internacional. Cabe señalar que el transporte de carga por carretera es el más utilizado para el comercio entre México y EUA con el 71% del total de la carga siendo evidente su superioridad de movimiento sobre el transporte ferroviario, marítimo, aéreo y por ductos, que entre ellos generar un cargo del 29%. El crecimiento del transporte de carga ha sido constante y latente a una tasa promedio de 47% para este sector reflejando la importancia del parque vehicular para el movimiento y distribución de carga general y especializada. En lo que respecta al ámbito económico y social, el transporte de carga terrestre aporta el 5,5% del PIB del país, produciendo 2,5 millones de trabajos con una oferta de empleo deficitaria en este sector de 24.000 más como parte de la demanda de las exigentes necesidades de movilidad de carga terrestre.

En tanto que, a nivel nacional, se han seleccionado las investigaciones desarrolladas por Machado y Toma (2017), en el artículo cuyo objetivo fue plantear aportes de la inversión pública en infraestructura de transportes y comunicaciones, sobre el progreso financiero de cada región del país. Proceso realizado según diferentes estimaciones con información de panel para los veinticuatro departamentos de la nación peruana en el periodo 2004-2014. En primer lugar, para los cálculos se utilizó una metodología tradicional de información de panel con efectos fijos. Existe una aportación positiva en infraestructura de transporte y comunicaciones sobre el PBI por trabajadores de los territorios. Posteriormente, se sigue un proceso metodológico espacial, de información de panel, la que establece consecuencias directas de las inversiones en infraestructuras en un territorio, del mismo modo que las consecuencias indirectas que suceden entre territorios. Los productos dan a conocer que las

inversiones en transporte tienen efectos positivos el PBI regional de manera directa, entre tanto las inversiones en comunicaciones brindan un aporte al PBI directamente. El resultado de este estudio, proponen que las normativas financieras que se relacionan con la inversión pública en transporte y comunicaciones, deben estar centradas en el aumento a nivel general en las regiones de la nación. Especialmente es importante para la inversión en comunicaciones, porque generalmente el impacto será de manera indirecta, según la estimación a partir de los enfoques espaciales. Lo que maximizara, los efectos sobre el PBI nacional y los de las regiones. Situación que está sujeta a restricciones presupuestarias del contexto público.

Paredes (2019), en la tesis cuyo objetivo fue determinar en qué medida la infraestructura de transporte terrestre de carreteras ha influido en el crecimiento del área agropecuaria de la nación peruana 2008 - 2015. El diseño del estudio fue descriptivo correlacional, para recolectar información se hizo un análisis de los datos registrados en documentos, base de datos y anuarios estadísticos, la información que se utilizó para este estudio concierne a la temporada 2003 y 2008 - 2015, a causa de que no encontraron datos del PBI del área agropecuaria y pavimentado de pistas de la Red Vial Nacional por departamento de la temporada 2004-2007. Se concluye que hay una correlación conjunta moderada positiva entre PBI del área agropecuaria y el pavimentado de pistas de la Red Vial Nacional, la densidad poblacional y la PEA de acuerdo con campo de actividad, de manera que se puede aseverar que el progreso de las infraestructuras de transporte por tierra de pistas de la Red Vial Nacional, por medio del pavimentado de pistas, que se ha aumentado en 10,429 kilómetros entre el periodo 2003 - 2015, ha repercutido, directamente de modo positivo en el crecimiento del área agropecuaria de la nación peruana en el periodo 2008 - 2015, el que se evidencia en el desarrollo del PBI del área agropecuaria por medio de las temporadas indicadas.

Quiroz (2017), en la tesis que tuvo como finalidad establecer el factor decisivo que incidirá en lo financiero, social y económico la elaboración y desarrollo del Transporte Multimodal en el Callao el año 2014, cuya metodología fue de tipo Descriptivo-Explicativo, correlacional, retrospectiva, transeccional. El universo

poblacional es de 1278 empresarios del sector de incidencia del plan y la muestra de 296 entre empresarios y profesionales especialistas en elaborar inversiones públicas. Las técnicas que se usaron para recoger información fueron las encuestas y el fichaje. Los productos manifiestan que todas las personas encuestadas han contestado de modo contundente que el 32.8% se encuentran completamente de acuerdo que la creación de un Transporte Multimodal en la Isla San Lorenzo-Callao y es un medio para posibilitar la ampliación organizada del comercio internacional puesto que esto sería una gran obra de inversiones públicas e inversiones privadas que producirá puestos de empleo y crecimiento del puerto de la nación, poniéndolo a la altura de las grandes ciudades del mundo. Se llega a la conclusión de que con un grado de significancia del 5% y 16 grados de libertad de acuerdo con el cuadro de valores de chi cuadrado tenemos un valor límite de 26.2962, y de acuerdo con el análisis llevado a cabo se tiene que el valor de chi cuadrado es de 12,381. En el cual se llega a la conclusión que nuestra hipótesis se acepta, dicho de otra manera, que el factor influyente para elaborar y ejecutar el Transporte Multimodal en el callao, podrá fortalecer financiera, social y económicamente nuestra nación.

Pretell (2018), en la tesis que tuvo como propósito valorar los más importantes efectos socio económicos en los pobladores del territorio de incidencia directa del plan, en el periodo enero 2010 – junio 2014. El estudio desarrollado fue explicativo, del tipo aplicativo, transeccional y observacional, empleando como técnica de indagación al análisis documental y las encuestas. Los instrumentos del estudio fueron aplicados a una totalidad de 337 individuos del sector de incidencia directa del plan valorado, repartido en 3 distritos que son Cuñumbuque, Zapatero y San José de Sisa. Se llega a la conclusión de que la Carretera Empalme PE-5N – Cuñumbuque –San José de Sisa posee un efecto directo sobre la condición socioeconómica de los pobladores del territorio de incidencia directa del plan, en el periodo enero 2010 – junio 2014, en el cual la Prueba de Mínimos Cuadrados Ordinarios nos presenta un valor de 0.6762 de posibilidad que los valores tengan la misma influencia y un grado de relevancia es de 0.7610, dicho de otra manera, que el indicadores valorados simbolizan casi el setenta y seis por ciento de los factores que se encuentran participando en la función, en esta situación en el efecto que tienen las carreteras en los factores

socioeconómicos es positivo.

Mientras que entre las teorías relacionadas con la variable Prestación del servicio de transporte terrestre local, se tiene a la teoría del servicio público León Duguit (1927) se sustentaba, que los servicios públicos podían ser comprendidos como las actividades cuya realización tiene que ser garantizada reglada y controlada por el Gobierno. Es imprescindible para la interdependencia social y tan sólo es realizable con la participación del Estado. Se ubicó al Derecho Administrativo y a todas las actividades del Gobierno dentro del concepto de servicios públicos. Relacionó estrecha y directamente el concepto de servicios públicos con la de determinado proceso del Derecho Público empleado para satisfacer los menesteres de interés global. Desde su concepción, los servicios públicos suponen un conjunto de reglamentos jurídicos de clase especial que tienen por finalidad posibilitar la operatividad continua y regular de los servicios públicos. Hay menesteres de interés global que exclusivamente complace la gestión con exclusión del particular, y otras de manera concurrente (Tacoamán y Paredes, 2022).

La teoría objetiva, señala que la denominación de las actividades como servicios públicos depende del carácter del servicio que se preste. Dicho de otra manera, no interesa cual sea la entidad a cargo de la gestión de los servicios, sino más bien los rasgos de las actividades en especial. Generalmente, se comprende dentro de la teoría objetiva que el servicio público es aquella actividad que resulta imprescindible para la comunidad al nivel de menesteres primordiales. Los servicios públicos involucran satisfacer los menesteres colectivos de interés global y de naturaleza material. El gobierno tiene que obligatoriamente regular de modo directo la prestación de los servicios públicos para garantizar la satisfacción de mencionados menesteres básicos, por medio de la prestación directa o de la regularización del prestador del servicio, legal y/o administrativamente. Supuestamente, la teoría objetiva solucionaría la problemática conceptual que se manifiesta en el entorno de la posibilidad de que los servicios puedan ser prestados por un particular, que podría o no concurrir con el Gobierno. No obstante, esta teoría no aclara de qué modo es que diferentes comunidades en diferentes momentos contemplan servicios públicos

a acciones diversas sin que haya un motivo objetivo que justifique la diferencia. Es probable, por lo tanto, que se considere que determinadas acciones puedan ser tomadas en consideración como imprescindibles para cualquier comunidad. No obstante, existen determinadas actividades que podrían resultar imprescindibles para determinadas sociedades y no para otras (Guzmán, 2017).

Por su parte para la variable desarrollo socioeconómico de los transportistas, se tiene a la teoría de la modernización, sustenta que el desarrollo es un procedimiento evolutivo, sistemático, continuo, homogeneizador, amplificador y de “americanización” imperioso. Esta teoría manifiesta que el desarrollo político y comunitario de las poblaciones sucede en la transformación de racionalidad de una comunidad fundamentada en el afecto a una comunidad fundamentada en el logro individual. Esta teoría logró identificar fases evolutivas de crecimiento de las poblaciones. Los procedimientos de actualización producen un aprendizaje rápido y generan consigo un aumento en la demanda de asistencias y bienes e inflación de las expectativas para la satisfacción de deseos y menesteres, lo que no siempre refuerza las infraestructuras y competencia para conseguirlo. Sin embargo, Huntington (1993) manifiesta que la actualización generaba desequilibrio, de manera que llegó a sustentar que antes de poseer gobiernos demócratas era importante gobiernos que centraran el poder para realizar los procedimientos de actualización. Los entornos de la actualización del Gobierno implican variaciones en las actividades convencionales, la operatividad de los organismos políticos, la rentabilidad del ámbito privado y el planteamiento y puesta en funcionamiento de regímenes públicos en los distintos sectores.

También se tiene a la teoría basada en el comportamiento del agente, indica una de las mayores diferencias en la evaluación del crecimiento económico local en relación con la de la nación, como es la introducción concreta de influencia de las actividades, interrelaciones y de la función del agente económico en el crecimiento del área local. La firma y su capacidad empresarial, el capital social, las féminas, los conjuntos de interés, etcétera, son solamente ejemplos de tales agentes particulares. El capital social simboliza la serie instantánea de principios éticos y reglas informales compartidos por integrantes de un conjunto de individuos que les posibilitan colaborar entre estos. Si hay confianza entre estos

este sirve como lubricante para que el conjunto pueda funcionar de manera eficiente (Tello, 2006). La prueba más evidente con relación a la relevancia del capital social en el crecimiento económico la presentaron Knack y Keefer (1997). Estos hallan que el capital social (medido como reglas y nivel de confianza) tiene un superior efecto en el desarrollo económico si las naciones son pobres a causa de que estas tienen un precario nivel de desarrollo de: i) el ámbito financiero; ii) el nivel de defensa, conservación, y monitoreo de las facultades de propiedad; y de ii) la inspección y ejecución del contrato. La confianza entre los individuos al parecer es más relevante en fomentar las actividades económicas si los sustitutos formales no se encuentran disponibles.

En relación con la primera variable; Prestación del servicio de transporte terrestre local, se comprende por servicios de transporte terrestre de pasajeros, a las actividades de transportar o llevar individuos o usuarios de una zona a otra en vehículos motorizados, por medio de las pistas, senderos o redes viales terrestres. El transporte terrestre es una manera de dar accesibilidad y posibilitar el desplazamiento de individuos o mercancías que se aglomeran en diferentes compañías de transporte, estas acciones se realizan mediante instalaciones que otorguen confort, eficacia y seguridad. Los servicios de transporte terrestre de individuos y mercadería se tienen que otorgar previo permiso o aprobación de las autoridades competentes, de acuerdo corresponda (Alarcón, 2020).

Puede ser considerado como una red integral de medios de transporte que otorga asistencia a los menesteres de movilización de los individuos. Los llamados servicios de transporte público cumplen el cometido de trasladar a los individuos de una zona a otra a cambio de la liquidación de una tarifa pactada anticipadamente con la autoridad competente. Sin embargo, se tiene que tener en consideración que la realización de estos servicios tiene que cumplir determinados parámetros que están establecidos en las normativas y reglas correspondientes (Morocho y Rodríguez, 2019). El sistema de transporte funciona para mover personas o bienes de un lugar a otro como un intento de hacer frente a los obstáculos geográficos y topográficos de distancia. Asimismo, el transporte contribuye a la evolución espacial, social y económica de las ciudades. El transporte público es un servicio de transporte para todos. Ese

transporte público (también conocido como transporte colectivo) es un sistema de transporte diseñado para desplazar a las personas en un gran número de destinos diferentes (Farida, 2018).

Entre las dimensiones seleccionadas para esta variable, se tiene: Elementos tangibles: comprende todo mueble o inmueble que brinde una compañía para realizar la producción y otorgamiento de los servicios; son los elementos físicos que pueden acompañar al servicio intangible, de estos elementos hacen parte: el aspecto de la fachada de la compañía, la condición de la maquinaria empleada y el modo de vestir del personal. El aspecto, en esta situación, hacen alusión a la condición física de las unidades en la cual se prestan los servicios. El elemento tangible se refiere a lo físico que los usuarios aprecian de la compañía, como: la higiene, iluminación, la condición mecánica de las unidades, entre demás factores, tienen que considerarse para detallar el modo en que el usuario percibe la red de transporte (Rodríguez, Chacón y Orosco, 2018).

Confiabilidad: es la competencia de una compañía que presta los servicios para ofrecerlos de modo seguro, cuidadoso y confiable. Esta concepción toma en consideración una diversidad de elementos que posibilita a los usuarios, reconocer la capacidad y los saberes inherentes de la compañía, observado a partir de otro punto de vista, la confiabilidad radica en entregar los servicios de manera correcta desde el comienzo. Ofrecer los servicios desde el comienzo de modo correcto, está relacionado con la competencia que se posee para prestar un servicio, otorgando de modo confiable, seguro y esmerado, dicho de otra manera, en primer lugar, se tiene que mantener la promesa de los servicios, seguido de realizar las cosas correctamente desde el comienzo y finalmente prestar los servicios en el periodo acordado (Bravo, 2021).

Seguridad: Es definida como una impresión que traslucen los usuarios cuando encargan sus inconvenientes en manos de la compañía y tiene total seguridad que serán resueltos de manera correcta. La prudencia que el personal proyecte, sus conductas y la demostración de competencia, son fundamentales para conseguir confianza, transformándose en componentes esenciales en el juicio que efectúen los clientes. Asimismo, la seguridad implica a la credibilidad y compromete a principios éticos que son la base de la prestación de los servicios.

Ello puede ser interpretado como que no solamente se tiene que proteger los intereses de los usuarios, aparte de esto, la institución tiene que expresar su angustia, lo cual brindará a los clientes superior complacencia (Bravo, 2021).

Calidad de atención: es un tópico de mucha relevancia en lo relacionado al estado de incomodidad o comodidad que puede sentir el cliente que usa el transporte público, los usuarios o clientes forman puntos de vista positivos si las compañías de transporte complacen todos los menesteres y expectativas a esto es lo que se le denomina calidad de servicios. La atención es una exigencia en toda unidad, a causa de que ello asegura la continuidad del usuario al que se le da satisfacción y solucionan dificultades, esta tiene que otorgarse como una conexión transparente, en clara comunicación, creativa, sociable, variado, honesta de modo que brinde a los usuarios o clientes lealtad, confianza. La calidad de los servicios influye de uno u otro modo en la complacencia del usuario, por ello se deben plantear tácticas que ayuden al mejoramiento de la calidad de los servicios de transporte público, considerando los menesteres de los clientes (Zamora, et al., 2020).

Costos del servicio: para definir la tarifa se tiene que determinar el coste que representa implementar la unidad y el mantenimiento que se le debe dar a esta durante su vida útil. La red tarifaria posibilita a los usuarios utilizar los medios de transporte público que tiene la urbe, teniendo acceso a estos de modo eficiente y sencillo, liquidando un valor que está anticipadamente definido. Para definir un grado y un sistema tarifario adecuado, la autoridad que elabora la red tarifaria y la que lo aprueba tiene que definir un esquema tarifario apropiado que contribuirá a elegir una buena opción, entre los clientes y las compañías que prestan los servicios. Actualmente el valor de la tarifa en el transporte público urbano se lo determina por medio de solicitudes de las sociedades de transportistas hacia el estado (Álvarez y Calle, 2014).

Como segunda variable Desarrollo socioeconómico de los transportistas, se entiende el desarrollo socioeconómico como el estado, disfrute o condición que asegura el disfrute y práctica plena de las garantías y facultades en sentido riguroso; si hace referencia a los países este estado va más allá, puesto que involucra un procedimiento que se asocia con el modo de vida de los individuos

que conforman parte. Si el desarrollo es visto como un procedimiento entonces se puede puntualizar como aquel que involucra el mejoramiento continuo y consistente en las condiciones de vida de la población de una nación. Es un proceso que arroja como producto un óptimo modo de vida para los individuos que conforman parte de un país o que se encuentran en el interior de un mismo estado, para ello es necesaria la explotación justa de los medios, siempre que esta sea designada para beneficio de los pobladores de tiempo presente y futuro (Carhuapoma, 2020).

El desarrollo socioeconómico, es el estado o situación que asegura el disfrute y práctica plena de las garantías y facultades en sentido riguroso; es un procedimiento el que da como producto una óptima calidad de vida para las personas que constituyen una nación o que se encuentran dentro de una misma región, como un territorio, para ello es importante un aprovechamiento razonable de los medios, siempre que esta sea dirigida para provecho de los humanos de tiempo presente y futuro (Picoy y Sancho, 2019).

En el contexto socioeconómico, el desarrollo significa el mejoramiento del modo de vida de los individuos mediante la mejora de la educación, los ingresos, el desarrollo de aptitudes y el empleo. Es el proceso de transformación económica y social basado en factores culturales y ambientales. El desarrollo socioeconómico, por lo tanto, es un proceso de mejora de diversas maneras. Tiene que influir en cada aspecto de la existencia humana en un país. Su principal indicador, el PIB es una medida específica del bienestar económico que no tiene en cuenta aspectos importantes como el tiempo libre, la calidad ambiental, la libertad, la justicia social o la igualdad de género. Otro indicador, el ingreso per cápita tampoco indica el nivel de igualdad de ingresos entre las personas (National Institute of Open Schooling, 2016).

Entre las dimensiones consideradas para esta variable se tienen: Canasta básica familiar: es una serie de productos de primera necesidad y servicio que requiere una parentela promedio para sobrevivir a lo largo de un definido periodo de tiempo (generalmente es por mes), ya sea comida, aseo, sanidad, vestimenta y transporte, y demás. Las canastas básicas son una referencia para definir la remuneración mínima, del mismo modo que un instrumento para el monitoreo de

los precios de los primordiales productos. Conocer a cuánto sube la canasta básica, estimada por el (INEI), es de utilidad para determinar la línea de pobreza de la nación; se considera que una parentela se encuentra en la pobreza si sus ganancias o consumo se encuentran en un nivel que no les posibilita complacer sus menesteres básicos. El sueldo mínimo vital, por un lado, y el elevado coste de las asistencias y bienes son factores que obstaculizan que muchas veces no se pueda cubrir la canasta básica familiar (Huamán y Tarazona, 2020).

Servicios básicos: los servicios básicos con los cuales disponen los pobladores son trabajos de infraestructuras de considerable relevancia para que se pueda llevar una existencia saludable, de igual modo es considerado como servicio básico: red de luz eléctrica, red para el suministro de líquido elemento, red de alcantarillado y desagüe, servicio de recolección de residuos sólidos, servicios de educación y sanidad. En la nación peruana se llama servicio básico a aquel servicio como el líquido elemento, desagüe o alcantarillado y la electricidad con los cuales disfrutan las parentelas para poder vivir con un estándar de calidad de vida en sus viviendas (Eca, 2021).

Servicio de Salud: el sistema de salud comprende todo servicio cuya finalidad primordial es fomentar, restablecer o conservar la sanidad. Esta es definida como una condición de total confort psicológico, social y físico, y no radica solo en la falta de alguna enfermedad o afección. El acceso a las asistencias de sanidad, comprendidas de modo amplio desde el fomento y prevención hasta las cuestiones curativas, resulta ser entonces la manifestación final de los modelos puestos en funcionamiento para asegurar la financiación y el abastecimiento de asistencias en un entorno definido, del mismo modo que de los componentes que definen los productos del acceso en expresiones de sanidad de la comunidad. El acceso a las asistencias, medido en expresiones de su aplicación, depende de igual modo de la accesibilidad física y aceptabilidad de las asistencias y no solo de lo apropiado de su prestación (Fajardo y Gutiérrez, 2015).

Oportunidades educativas: demanda en la práctica algo más que el puro acceso; la equidad va más allá del mérito y la no marginación; para poder hablar con justicia de equidad de posibilidades es importante dar atención a los

procedimientos por los que se obtienen los méritos, beneficiar las condiciones requeridas con la finalidad de que estos sean logrados con independencia del estado de partida. La escolaridad obligatoria tendría que colaborar, en teoría, a la igualdad educativa, brindando niveles suficientes de instrucción que pudieran igualar al estudiantado en competencia. Mantenerse en la red no tiene que confundirse con éxito en la misma, los retos a los cuales se confrontan los procedimientos de educación modernos comprenden nuevos requerimientos tecnológicos y productivos, el aumento de los actores educativos, la progresiva presión por la horizontalidad y la democratización en los procedimientos de enseñar y aprender. Aún existen antiguos retos por vencer, asociados a la desigualdad social en la formación escolar, como la realización de la igualdad de posibilidades, la inclusión académica eficiente y la superación de los niveles formativos (Morentin y Ballesteros, 2019).

Disfrute y recreación: la recreación son aquellas actividades humanas, libres, placenteras, realizadas individual o colectivamente, dirigidas a mejorar al humano. Le otorga la posibilidad de utilizar las horas libres en actividades espontáneas y coordinadas, que le posibilita retornar al mundo vital de la naturaleza y lo integra al ámbito creador de la civilización. El rol de la recreación es conseguir regenerar las fuerzas que se gastaron en la actividad, esta es la recuperación de energías utilizadas de tal modo que el humano se sienta regenerado o restablecido, quedando en condiciones para comenzar sus actividades laborales. Hoy en día se buscan nuevos enfoques de todos, de manera que podemos manifestar que la recreación no es solamente el satisfactorio modo de pasar las horas libres, sino la explotación de estas, de modo positivo en la comunidad (Calzadilla, 2011).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Tipo de Investigación

De acuerdo con el propósito, esta investigación es aplicada; se centra en reconocer por medio del saber científico, los medios (ciencias aplicadas, metodologías y protocolos) por los que se puede colaborar a resolver un menester reconocido, práctico y concreto (Arispe, et al., 2020).

El enfoque cuantitativo; se lleva a cabo un estudio y evaluación del escenario objetivo, por medio del establecimiento de valoraciones y medidas numéricas que posibilitan recoger información confiable, con la finalidad de encontrar una explicación contrastada y generalizada, basada en el área de la estadística. Se centra en la clasificación y conteo de información particular para construir esquemas estadísticos que interpretan el fenómeno contemplado (Escudero y Cortez, 2017).

3.1.2 Diseño de investigación

El diseño no experimental, en esta investigación no existen estímulos o condiciones experimentales a las que se sometan las variables; es transeccional, recoge la información en un único momento y solo una vez; y es correlacional simple; su objetivo es conocer de qué modo podría actuar una variable de acuerdo con la otra variable correlacionada. Se proponen hipótesis correlacionales, no como variables dependientes o independientes, solo se asocian 2 variables, menos aún hay predominio de alguna de estas, no existe diferencia en los productos si se cambia el orden (Arias y Covinos, 2021). En seguida, se presenta su esquema.



En el cual:

M: transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre del distrito de Huamachuco durante el año 2022.

O1: Variable 1: Prestación de servicios de transporte terrestre local

O2: Variable 2: Desarrollo socioeconómico de los transportistas.

r: relación de las variables

3.2. Variables y Operacionalización

3.2.1 Variable 1: Prestación de servicios de transporte terrestre local

- **Definición conceptual**

Se puede considerar como una estructura integral de medios de transporte que atienden a los menesteres de traslado de los individuos. Los servicios de transporte público desarrollan el cometido de llevar a los individuos de una zona a otra a cambio de la liquidación de un precio pactado anticipadamente con la autoridad competente. Sin embargo, se tienen que tener consideración que el desarrollo de estos servicios tiene que cumplir determinados parámetros que están establecidos en los reglamentos y normativas correspondientes (Morocho y Rodríguez, 2019).

- **Definición operacional**

La variable fue operacionalizada a través de 5 dimensiones, siendo estas: elementos tangibles, confiabilidad, seguridad, calidad de atención y costos del servicio; con el objetivo determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 25 preguntas.

3.2.2 Variable 2: Desarrollo socioeconómico de los transportistas

- **Definición conceptual**

El desarrollo socioeconómico es la condición, que asegura el disfrute y práctica plena de las garantías y facultades en sentido riguroso; cuando hace referencia a las naciones esta circunstancia va más allá, puesto que involucra un procedimiento que se asocia con el estilo de vida de las personas que conforman parte. Si el desarrollo es visto como procedimiento, entonces se puede puntualizar como el que involucra la mejora consistente y continua de las condiciones de vida de los pobladores de una nación. Es un proceso que arroja como producto un óptimo modo de vida para las personas que forman parte de una nación o que se encuentran en el interior de un mismo estado, para ello es

necesaria el aprovechamiento justo de los medios, siempre que esta sea designada para provecho de los pobladores actuales o futuros (Carhuapoma, 2020).

- **Definición operacional**

La variable fue operacionalizada a través de 5 dimensiones, siendo estas: canasta básica, servicios básicos, servicios de salud, oportunidades educativas y disfrute y recreación; con el objetivo determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 25 preguntas.

3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis

- **Población**

Es la cantidad total de elementos de la investigación, es determinado por el autor de acuerdo con la definición que se plantee en la investigación. El universo y la población posee los mismos rasgos de manera que al universo se le puede denominar población o de modo contrario, a la población, universo (Mejía, 2005). En la presente investigación el universo poblacional la componen 80 transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022.

Criterios de selección

Criterios de Inclusión: transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022.

Criterios de exclusión: transportistas informales que no se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022 y aquellos que no deseen participar del estudio.

- **Muestra**

De acuerdo con Hernández y Mendoza (2018) la muestra es un subconjunto tomado en consideración como una porción representativa del universo poblacional, la información recopilada será obtenida de la muestra y el universo

poblacional se perfila desde el estado problemático del estudio. En esta investigación, para definir la muestra se usó el muestreo no probabilístico a conveniencia de autor, quedando la muestra constituida por 60 transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022.

- **Muestreo**

De acuerdo con Otzen y Manterola (2017), el muestreo fue no probabilístico a conveniencia de autor; este permite escoger los casos asequibles que acepten ser tomados en consideración. Esto, fundamentado en la conveniente cercanía y accesibilidad de las personas para el autor.

- **Unidad de Análisis**

Transportista que se encuentra afiliado a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica:

La encuesta: es una técnica que se efectúa mediante un instrumento llamado cuestionarios, está destinado solamente a personas y otorga información sobre sus opiniones, comportamientos o percepciones. La encuesta podría tener resultados cuantitativos o cualitativos y se enfocan en preguntas predeterminadas con un orden lógico y un sistema de respuestas escalonado. Por lo general se consiguen datos numéricos (Arias, 2020). En esta investigación fue de utilidad para recabar datos de las variables de investigación en análisis, materializándose a través de dos cuestionarios y siendo aplicada a la muestra previamente seleccionada.

Instrumentos

Cuestionario; es un instrumento para recopilar información empleado por lo general en las investigaciones científicas. Radica en una serie de interrogantes propuestas y enumeradas en un cuadro y un conjunto de probables respuestas que las personas encuestadas tienen que contestar. No hay respuesta incorrecta o correcta, cualquier respuesta lleva a un producto distinto y se aplica a un universo poblacional constituido por individuos (Arias, 2020). En esta

investigación se elaboraron dos cuestionarios compuestos por preguntas cerradas, para su evaluación se aplicó la escala tipo Likert con 5 opciones de respuesta (nunca, casi nunca, a veces, casi siempre, siempre).

El cuestionario correspondiente a la variable Prestación de servicios de transporte terrestre local, está compuesto por 5 dimensiones (elementos tangibles, confiabilidad, seguridad, calidad de atención y costos del servicio), cada una de estas consta de 5 preguntas, haciendo un total de 25 preguntas.

El cuestionario correspondiente a la variable Desarrollo socioeconómico de los transportistas, está compuesto por 5 dimensiones (canasta básica, servicios básicos, servicios de salud, oportunidades educativas y disfrute y recreación), cada una de estas consta de 5 preguntas, haciendo un total de 25 preguntas.

Validez y confiabilidad

La confiabilidad y validez son rasgos esenciales que deben estar presentes en todos los instrumentos de carácter científico para recolectar datos.

Validez del instrumento

La validez del estudio fue de contenido, esta se encuentra relacionada al nivel en que los instrumentos posibilitan evidenciar el dominio del contenido de lo que se quiere medir. Dicho de otro modo, se persigue determinar hasta donde los ítems que forman parte de los instrumentos representan adecuadamente esos rasgos que se quieren medir (Arispe, et al., 2020). Para validar los instrumentos se recurrió al juicio de expertos, por esto se pidió la participación de 3 especialistas en el área de administración, a los mismos les fue otorgada una matriz para la evaluación correspondiente de cada uno de los ítems, no realizándose las observaciones o sugerencias en relación a los mismos, ambas matrices fueron firmadas en conformidad, quedando de esta forma aptos los instrumentos para su aplicación.

Confiabilidad del instrumento

La confiabilidad de los instrumentos de medida hace referencia al nivel en que su utilización reiterada al mismo individuo u objeto genera idénticos productos (Cadena, et al., 2017). En la presente investigación, la confiabilidad se realizó mediante la realización de una prueba piloto, para ello fueron seleccionados 15

transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022, para procesar información se hizo uso de la aplicación estadística SPSS V26 por medio de la prueba del Coeficiente del Alfa de Cronbach.

En el cuestionario para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local, usando el Coeficiente del Alfa de Cronbach se obtuvo un valor de 0.857 correspondiente a un nivel bueno de confiabilidad.

En el cuestionario para medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas, usando el Coeficiente del Alfa de Cronbach se obtuvo un valor de 0.846 correspondiente a un nivel bueno de confiabilidad.

3.5. Procedimientos

Para la parte teórica de la investigación, se partió redactando la realidad problemática desde sus diferentes perspectivas, definiendo el problema y los objetivos; asimismo se eligieron los antecedentes que guardan relación con el estudio, de la misma forma que las teorías y enfoques conceptuales. Terminado este proceso, se realizó la secuencia metodológica, definiendo el tipo y diseño de investigación, operacionalizando las variables, delimitando el universo poblacional y muestra; y asimismo eligiendo el instrumento y técnica correspondientes, a estos últimos se los sometió a un procedimiento de validez de contenido y confiabilidad estadística, quedando aptos para su aplicación, para ello se solicitó el permiso correspondiente, siendo estos aplicados, los resultados conseguidos se trasladaron a una matriz en Excel para posteriormente ser trabajados en el programa estadístico SPSS V26, presentándose la información en cuadros interpretados, los mismos que fueron luego discutidos con el referencial teórico posibilitando emitir las conclusiones de la investigación y las sugerencias adecuadas.

3.6. Métodos de análisis de datos

Estadística descriptiva: se creó una matriz Excel de datos que proceden de las respuestas emitidas en los cuestionarios de ambas variables, con dicha información fue posible la elaboración de tablas para distribuir las frecuencias y porcentajes.

Estadística inferencial: se usó la aplicación de estadística SPSS V 26, dentro del cual se utilizó la prueba de Kolmogórov Smirnov, para contrastar los datos se ajusta o no a una distribución normal, siendo el grado de significancia de 5%; mientras que para contrastar las hipótesis de la investigación se usó el Coeficiente de Correlación de Spearman.

3.7. Aspectos éticos

En este estudio, dada su calidad científica, se han considerado, las cuestiones éticas siguientes que regirán la investigación:

Respeto al sujeto inscrito, implicó admitir que varíen de punto de vista, determinar que el estudio no coincide con sus conveniencias o inclinaciones y que se puede retirar sin castigo de ninguna clase; la reserva en la administración de los datos, que tiene que ser contemplada con reglamentos explícitos de confidencialidad.

Búsqueda del bien: en el estudio se buscó conseguir las máximas ventajas y disminuir al mínimo el menoscabo y el error, condenando cualquier acción en donde se causa menoscabo en modo deliberado a los individuos.

Justicia: se trató a cada participante según lo que es éticamente adecuado y correcto, dando a cada individuo lo que le concierne, realizando una repartición ecuánime de los beneficios de la intervención en las acciones de investigación.

Valor social o científico, el estudio propone una intervención que orienta a mejoras en la condición de vida o en el bienestar del universo poblacional, generando a su vez conocimientos que puedan abrir posibilidades para superar o solucionar problemáticas.

Selección equitativa de los sujetos, estos fueron elegidos por motivos asociados con las interrogantes científicas. Siendo la ciencia y no el estigma social, la impotencia o factores no asociados la que dictamine a quien considerar como probable sujeto.

Además, también fueron considerados los preceptos éticos considerados en el Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo debido a que se ajustan al estudio realizado.

IV. RESULTADOS

4.1. Descripción de resultados

Tabla 1

Niveles de la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco, 2022

NIVELES	Prestación de servicios de transporte terrestre local	
	f	%
Mala	0	0.0
Regular	12	20.0
Buena	48	80.0
TOTAL	60	100.0

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local

En la tabla 1 se observa respecto de la prestación del servicio de transporte terrestre local que el 80.0% de transportistas considera que esta es buena, seguido de un 20.0% que lo considera regular y un 0.0% para quienes es mala. Por lo tanto, se puede concluir que la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco presenta un nivel bueno.

Tabla 2

Niveles de las dimensiones de la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco, 2022

NIVELES	Elementos tangibles		Confiabilidad		Seguridad		Calidad de atención		Costos del servicio	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Mala	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Regular	12	20.0	24	40.0	28	46.7	8	13.3	12	20.0
Buena	48	80.0	36	60.0	32	53.3	52	86.7	48	80.0
TOTAL	60	100.0	60	100.0	60	100.0	60	100.0	60	100.0

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local

Entre las dimensiones de la variable prestación del servicio de transporte terrestre local mostradas en la tabla 2, se encontró que los valores más altos alcanzados por las mismas se ubican de forma mayoritaria en el nivel bueno, considerándose ese el nivel predominante, los porcentajes alcanzados por las dimensiones se precisan a continuación: elementos tangibles con 80.0%, confiabilidad con 60%, seguridad con 53.3%, calidad de atención con 86.7% y costos del servicio con 80%.

Tabla 3

Niveles del desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

NIVELES	Desarrollo socioeconómico	
	f	%
Bajo	0	0.0
Medio	20	33.3
Alto	40	66.7
TOTAL	60	100

Nota. Base de datos del desarrollo socioeconómico de los transportistas

En la tabla 3 se observa respecto del desarrollo socioeconómico de los transportistas que el 66.7% de los mismos, considera que este es alto, seguido de un 33.3% que lo considera medio y un 0% para quienes es bajo. Por lo tanto, se puede concluir que el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco presenta un nivel alto.

Tabla 4

Niveles de las dimensiones del desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

NIVELES	Canasta básica		Servicios básicos		Servicios de salud		Oportunidades educativas		Disfrute y recreación	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Bajo	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Medio	8	13.3	40	66.7	16	26.7	24	40.0	12	20.0
Alto	52	86.7	20	33.3	44	73.3	36	60.0	48	80.0
TOTAL	60	100	60	100	60	100	60	100	60	100

Nota. Base de datos del desarrollo socioeconómico de los transportistas

Entre las dimensiones de la variable desarrollo socioeconómico de los transportistas, mostradas en la tabla 4, se encontró que los valores de mayor puntaje alcanzados por las mismas se ubican de forma mayoritaria en el nivel alto, considerándose ese el nivel predominante, los porcentajes alcanzados por las dimensiones se precisan a continuación: canasta básica con 86.7%, servicios de salud con 73.3%, oportunidades educativas con 60% y disfrute y recreación con 80.0%. Mientras que únicamente la dimensión servicios básicos se ubica en el nivel medio con un 66.7%.

4.2. Prueba de hipótesis

Hipótesis general

Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Tabla 5

Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL		DESARROLLO SOCIOECONÓMICO		Total
		Medio	Alto	
Regular	N°	8	4	12
	%	13,3%	6,7%	20,0%
Buena	N°	12	36	48
	%	20,0%	60,0%	80,0%
Total	N°	20	40	60
	%	33,3%	66,7%	100,0%

Correlaciones				
		Prestación de servicios de transporte terrestre local		Desarrollo socioeconómico
Rho de Spearman	Prestación de servicios de transporte terrestre local	Coeficiente de correlación	1,000	,769**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60

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

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas

En la tabla 5 se observa que el 60% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, el desarrollo socioeconómico de los transportistas es alto. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.769, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo

socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Hipótesis específicas

H₁. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Tabla 6

Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL		CANASTA BÁSICA		Total
		Medio	Alto	
Regular	N°	8	4	12
	%	13,3%	6,7%	20,0%
Buena	N°	0	48	48
	%	0,0%	80,0%	80,0%
Total	N°	8	52	60
	%	13,3%	86,7%	100,0%

Correlaciones				
			Prestación de servicios de transporte terrestre local	Canasta básica
Rho de Spearman	Prestación de servicios de transporte terrestre local	Coefficiente de correlación	1,000	,657**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60

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

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas

En la tabla 6 se observa que el 80% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, la canasta básica familiar de los transportistas es alta. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.657, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica

familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

H₂. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Tabla 7

Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL		SERVICIOS BÁSICOS		Total
		Medio	Alto	
Regular	N°	12	0	12
	%	20,0%	0,0%	20,0%
Buena	N°	28	20	48
	%	46,7%	33,3%	80,0%
Total	N°	40	20	60
	%	66,7%	33,3%	100,0%

Correlaciones				
		Prestación de servicios de transporte terrestre local		Servicios básicos
Rho de Spearman	Prestación de servicios de transporte terrestre local	Coeficiente de correlación	1,000	,522**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60

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

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas

En la tabla 7 se observa que el 46.7% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, la cobertura de los servicios básicos de los transportistas es media. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.522, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

H₃. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Tabla 8

Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL		SERVICIOS DE SALUD		Total
		Medio	Alto	
Regular	Nº	8	4	12
	%	13,3%	6,7%	20,0%
Buena	Nº	8	40	48
	%	13,3%	66,7%	80,0%
Total	Nº	16	44	60
	%	26,7%	73,3%	100,0%

Correlaciones				
		Prestación de servicios de transporte terrestre local		Servicios de salud
Rho de	Prestación de servicios de	Coefficiente de	1,000	,706**
Spearman	transporte terrestre local	Sig. (bilateral)	.	,000
		N	60	60

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

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas

En la tabla 8 se observa que el 66.7% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, el acceso a los servicios de salud de los transportistas es alta. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.706, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

H₄. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Tabla 9

Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL		OPORTUNIDADES EDUCATIVAS		Total
		Medio	Alto	
Regular	N°	8	4	12
	%	13,3%	6,7%	20,0%
Buena	N°	16	32	48
	%	26,7%	53,3%	80,0%
Total	N°	24	36	60
	%	40,0%	60,0%	100,0%

Correlaciones

			Prestación de servicios de transporte terrestre local	Oportunidades educativas
Rho de Spearman	Prestación de servicios de transporte terrestre local	Coeficiente de correlación	1,000	,361**
		Sig. (bilateral)	.	,005
		N	60	60

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

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas

En la tabla 9 se observa que el 53.3% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, las oportunidades educativas de los transportistas son altas. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.361, que indica una moderada y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

H₅. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Tabla 10

Tabla cruzada de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL		DISFRUTE Y RECREACIÓN		Total
		Medio	Alto	
Regular	N°	8	4	12
	%	13,3%	6,7%	20,0%
Buena	N°	4	44	48
	%	6,7%	73,3%	80,0%
Total	N°	12	48	60
	%	20,0%	80,0%	100,0%

Correlaciones			
		Prestación de servicios de transporte terrestre local	Disfrute y recreación
Rho de Spearman	Prestación de servicios de transporte terrestre local	1,000	,665**
	Coefficiente de correlación		
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	60	60

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

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas

En la tabla 10 se observa que el 73.3% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, el disfrute y recreación de los transportistas es alto. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.665, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

V. DISCUSIÓN

Resulta imposible desestimar la importancia y la contribución del sector transporte para las economías y la sociedad, ya que como se sabe, el transporte en todas sus versiones, permite conectar lugares, mercancías y personas. Los beneficios de un sistema eficiente de transporte han sido ampliamente explorados y siguen siendo el enfoque tradicional para el desarrollo sectorial; desde el mejoramiento de la accesibilidad a empleos, mercados, servicios de educación y salud, hasta la reducción de los costos operacionales para sectores económicos clave. Abordar dicho enfoque es importante, pero puede estar faltando captar otra perspectiva clave de esta historia, aquella hecha por trabajadores (hombres y mujeres) que ven este rubro como su principal fuente de sustento económico, de desarrollo profesional y de contribución activa en la sociedad (Granada y Saraceno, 2021).

La situación financiera del sector del transporte de pasajeros se vio afectada por la pandemia, lo que provocó dificultades financieras, rescisiones y efectos adversos económicos y sociales, para las familias, especialmente para aquellas personas de bajos ingresos. Esto debido a que los transportistas generalmente trabajan por cuenta propia y no tienen contribuciones a las pensiones o seguro médico. Las recompensas que reciben están vinculadas al número de viajes realizados e implican costos de mantenimiento del vehículo; como resultado, los ingresos generalmente fluctúan y se complementan con largas jornadas laborales que deben realizar (Ledesma et al., 2017).

Tomando en cuenta que la prestación del servicio de transporte terrestre local es una actividad de suma importancia dentro del territorio toda vez que permite la movilización, es además una fuente de empleo que contribuye al desarrollo socioeconómico de los transportistas, por ello en este estudio se analizan los resultados obtenidos en el distrito de Huamachuco, donde en la tabla 1 se encontró respecto de la prestación del servicio de transporte terrestre local que el 80.0% de transportistas considera que esta es buena, seguido de un 20.0% que lo considera regular y un 0.0% para quienes es mala. Por lo tanto, se puede concluir que la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco presenta un nivel bueno.

Los resultados encontrados coinciden con el estudio efectuado por Koźlak (2017), en el mismo que concluye que un sistema de transporte eficiente influye en el crecimiento de la activación económica, el desarrollo de la producción, el comercio, el turismo y todo tipo de servicios, una mayor movilidad de la sociedad y, como resultado, es uno de los factores que estimulan el desarrollo socioeconómico. El papel del transporte es muy importante para mantener las relaciones económicas, políticas y sociales internacionales y mejorar la cohesión de las regiones.

Entre las dimensiones de la variable prestación del servicio de transporte terrestre local mostradas en la tabla 2, se encontró que los valores más altos alcanzados por las mismas se ubican de forma mayoritaria en el nivel bueno, considerándose ese el nivel predominante, los porcentajes alcanzados por las dimensiones se precisan a continuación: elementos tangibles con 80.0%, confiabilidad con 60%, seguridad con 53.3%, calidad de atención con 86.7% y costos del servicio con 80%. Para comparar los resultados de las dimensiones, se ha recurrido al estudio realizado por Okechukwu, Sizwe y Adetunla (2020), el que concluye que la infraestructura de transporte en cualquier entidad geopolítica sirve como la columna vertebral de las actividades económicas extensas. Facilitan el transporte multinivel de personas y bienes a través de las salidas logísticas de los buzos en busca de oportunidades económicas y un nivel de vida más alto. Las diferentes condiciones de las carreteras afectan a las operaciones logísticas en diferentes grados, que van desde el retraso de los viajes hasta la completa inaccesibilidad.

En la tabla 3 se encontró respecto del desarrollo socioeconómico de los transportistas que el 66.7% de los mismos, considera que este es alto, seguido de un 33.3% que lo considera medio y un 0% para quienes es bajo. Por lo tanto, se puede concluir que el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco presenta un nivel alto. Como cotejo de estos resultados se cuenta con el estudio realizado por Quimis (2019), donde los principales resultados reflejaron que los socios activos, han brindado empleo a otros individuos, adicionalmente existe una insatisfacción sobre la manera en la cual son administrados los fondos que ingresan a la cooperativa, afectando sus

ganancias, pese a que si ha obtenido una óptima calidad de vida de manera que hace referencia a formación educativa, salud y seguridad financiera de manera individual y para su grupo familiar. Otra consideración que se ha reflejado es que la cooperativa promueve el crecimiento socioeconómico del cantón Jipijapa, también presta asistencias a universidades, al igual que las comunidades generalmente con servicios de puerta a puerta.

Entre las dimensiones de la variable desarrollo socioeconómico de los transportistas, mostradas en la tabla 4, se encontró que los valores de mayor puntaje alcanzados por las mismas se ubican de forma mayoritaria en el nivel alto, considerándose ese el nivel predominante, los porcentajes alcanzados por las dimensiones se precisan a continuación: canasta básica con 86.7%, servicios de salud con 73.3%, oportunidades educativas con 60% y disfrute y recreación con 80.0%. Mientras que únicamente la dimensión servicios básicos se ubica en el nivel medio con un 66.7%. Los resultados de las dimensiones pueden apoyarse en los resultados conseguidos en el estudio hecho por Acosta y Acosta (2021), en el que encuentra que la situación económica de los socios de la cooperativa de carga pesada se ha visto severamente afectada por la pandemia COVID-19 que azota al país desde principios de 2020, y se determina que los ingresos están disminuyendo debido a la paralización por la cuarentena mundial, la restricción de vehículos y ninguna otra fuente de ingresos. La disminución en el número de viajes diarios y el ingreso de circulante por la infección por coronavirus en Ecuador muestra claramente una disminución en la fuerza laboral diaria y los ingresos semanales de los transportistas.

En la tabla 5 se encontró que el 60% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, el desarrollo socioeconómico de los transportistas es alto. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.769, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Los resultados de la tabla precedente pueden ser cotejados por su similitud con

los hallados en la investigación de Contreras, García, Sánchez y Báez (2020), en la que concluye que el crecimiento del transporte de carga ha sido constante y latente a una tasa promedio de 47% para este sector reflejando la importancia del parque vehicular para el movimiento y distribución de carga general y especializada. En lo que respecta al ámbito económico y social, el transporte de carga terrestre aporta el 5,5% del PIB del país, produciendo 2,5 millones de trabajos con una oferta de empleo deficitaria en este sector de 24.000 más como parte de la demanda de las exigentes necesidades de movilidad de carga terrestre.

Asimismo, se complementan con lo expresado por la teoría basada en el comportamiento del agente, la misma que indica que una de las mayores diferencias en la evaluación del crecimiento económico local en relación con la de la nación, es la introducción concreta de influencia de las actividades, interrelaciones y de la función del agente económico en el crecimiento del área local. La firma y su capacidad empresarial, el capital social, las féminas, los conjuntos de interés, etcétera, son solamente ejemplos de tales agentes particulares. El capital social simboliza la serie instantánea de principios éticos y reglas informales compartidos por integrantes de un conjunto de individuos que les posibilitan colaborar entre estos. Si hay confianza entre estos este sirve como lubricante para que el conjunto pueda funcionar de manera eficiente (Tello, 2006).

En la tabla 6 se encontró que el 80% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, la canasta básica familiar de los transportistas es alta. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.657, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Para comparar los resultados antes mostrados, se ha elegido el estudio realizado por Pretell (2018), en el que se llega a la conclusión de que la Carretera Empalme PE-5N – Cuñumbuque –San José de Sisa posee un efecto directo sobre la

condición socioeconómica de los pobladores del territorio de incidencia directa del plan, en el periodo enero 2010 – junio 2014, en el cual la Prueba de Mínimos Cuadrados Ordinarios nos presenta un valor de 0.6762 de posibilidad que los valores tengan la misma influencia y un grado de relevancia es de 0.7610, dicho de otra manera, que el indicadores valorados simbolizan casi el setenta y seis por ciento de los factores que se encuentran participando en la función, en esta situación en el efecto que tienen las carreteras en los factores socioeconómicos es positivo.

En la tabla 7 se encontró que el 46.7% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, la cobertura de los servicios básicos de los transportistas es media. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.522, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Los resultados de la tabla presente concuerdan con lo encatrado en el estudio de Machado y Toma (2017), en donde se concluye que existe una aportación positiva en infraestructura de transporte y comunicaciones sobre el PBI por trabajadores de los territorios. Posteriormente, se sigue un proceso metodológico espacial, de información de panel, la que establece consecuencias directas de las inversiones en infraestructuras en un territorio, del mismo modo que las consecuencias indirectas que suceden entre territorios. Los productos dan a conocer que las inversiones en transporte tienen efectos positivos el PBI regional de manera directa, entre tanto las inversiones en comunicaciones brindan un aporte al PBI directamente.

En la tabla 8 se encontró que el 66.7% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, el acceso a los servicios de salud de los transportistas es alta. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.706, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1%

($p < 0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Para la comparación de los resultados presentados en la tabla precedente, se ha seleccionado la investigación desarrollada por Aquino et al. (2017), debido a que los resultados revelan un diagnóstico preocupante sobre la existencia de riesgos físicos y psicosociales a que están expuestos los conductores de autobús. Por otro lado, tiene importantes implicaciones para la toma de decisiones en el campo de la salud pública, con la necesidad de reorientar las políticas de salud, mediante acciones intersectoriales, que puedan impactar en la salud del trabajador. En este escenario, intervenciones tanto en la salud como en la organización del trabajo repercuten en el bienestar social, ya que los conductores ejercen un importante papel social al transportar personas para satisfacer sus necesidades consideradas esenciales como trabajo, salud, educación, convivencia social, entre otros.

En la tabla 9 se encontró que el 53.3% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, las oportunidades educativas de los transportistas son altas. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.361, que indica una moderada y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Para comparar los resultados de esta hipótesis se han tomado las conclusiones del estudio realizado por Moya (2020), toda vez que encontró que la situación económica de los socios de la compañía ha sido seriamente afectada por la pandemia, disminuyendo sus ingresos por la prohibición de movilidad vehicular en todo el territorio ecuatoriano y sobre todo porque no cuentan con otra fuente de ingresos. Es evidente la disminución del trabajo diario y de las ganancias semanales de los taxistas a causa de la situación que está pasando el Ecuador con el coronavirus, ya que muestra una reducción en el número de carreras

diarias y en su dinero, teniendo en cuenta que se rigen en las normas aplicadas en el semáforo amarillo establecidas por el COE cantonal.

En la tabla 10 se encontró que el 73.3% de transportistas considera que mientras que la prestación del servicio de transporte terrestre local es buena, el disfrute y recreación de los transportistas es alto. Tomando en cuenta, el valor logrado en el Coeficiente de correlación de Spearman=0.665, que indica una alta y positiva correlación, y siendo su nivel de significancia $p=0.000$ menor al 1% ($p<0.01$), se prueba la hipótesis que sostiene que existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Los resultados antes presentados concuerdan con lo encontrado en el estudio de Bulla y Castro (2017), en el mismo que llega a concluir que Transmilenio S.A.S por medio del SITP no se ha posicionado en las vías que se han planeado de forma inicial, otorgando permisos para que resguarden la demanda de transporte. La economía solidaria ha perdido ante la capitalista, primando los intereses privados sobre el cooperado, concibiendo mayores discrepancias entre ambas clases sociales. La integración familiar ha sido un sacrificio superior que ha tenido que abonar los cooperadores y sus grupos familiares, dada la implementación del SITP, por los inferiores ingresos de algunas personas que han empezado a laborar a partir de las 4:00a.m., volviendo a sus hogares luego de la media noche, exponiendo su bienestar físico y la estabilidad familiar, todo esto por un peso más, en pocas palabras, laborar en mayor cantidad que por la misma ganancia.

Por último, se debe precisar que el servicio de transporte terrestre satisface la necesidad de trasladar, eficaz y eficientemente en una sociedad, bienes e individuos de sitios origen a destinos finales, convirtiéndose en el principal insumo de consumo intermedio para realizar distintas actividades. Además, es el gestor que ayuda a integrar los mercados de capitales, bienes y servicios, financieros y laborales en una economía; contribuyendo a mejorar el nivel de bienestar social; siendo uno de los principales contribuyentes al desarrollo y crecimiento económico. Por ello, la inversión transporte tiene el potencial de favorecer el desarrollo socioeconómico de la región, por su potencial para

impulsar el crecimiento económico y fomentar la convergencia económica entre provincias y regiones; pero también como una solución no tradicional para el cierre de brechas sociales. El nuevo escenario post pandemia invita a ver al sector de transporte como uno de los más potentes frentes para generar empleo, pero sobre todo para mejorar la empleabilidad de aquellos en el sector.

VI. CONCLUSIONES

- La prestación del servicio de transporte terrestre local presenta un nivel bueno de acuerdo con el 80.0% de transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.
- El desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, durante el año 2022 presenta un nivel alto en un 66.7%.
- Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022 dado que el coeficiente de correlación de Spearman=0.769, indica una alta y positiva correlación con significancia ($p<0.01$).
- Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022 dado que el Coeficiente de correlación de Spearman=0.657, indica una alta y positiva correlación con significancia ($p<0.01$).
- Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022 dado que el Coeficiente de correlación de Spearman=0.522, indica una alta y positiva correlación con significancia ($p<0.01$).
- Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022 dado que el Coeficiente de correlación de Spearman=0.706, indica una alta y positiva correlación con significancia ($p<0.01$).
- Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022 dado que el Coeficiente de correlación de Spearman=0.361, indica una moderada y positiva correlación con significancia ($p<0.01$).

–Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022 dado que el Coeficiente de correlación de Spearman=0.665, indica una alta y positiva correlación con significancia ($p < 0.01$).

VII. RECOMENDACIONES

1. Se sugiere a los funcionarios del sector transporte, considerar este sector como prioritario, debido a que es uno de los más potentes rubros para la generación de empleo, mejorando la empleabilidad de los que participan en sector; para lo cual es preciso reducir los niveles de informalidad laboral, fomentando un trabajo decente en el que se proteja a los trabajadores y a sus familias, motivo por el cual deben ser desarrolladas políticas acordes y eficientes para el sector.
2. Se exhorta a las autoridades del sector transportes, aumentar las inversiones en infraestructuras de transporte, debido a que trae efectos positivos en la economía local debido a su capacidad de arrastre en relación con otros sectores, incidiendo además en el bienestar social y generando fuentes de empleo. La conservación de carreteras de la red vial debe impulsarse de modo preventivo para no llegar a altos niveles de deterioro que producen costos elevados de rehabilitación y que producen efectos negativos en las unidades de transporte, por su mayor desgaste.
3. Se recomienda a las autoridades regionales, escuchar las necesidades del sector transportes, que permitirá impulsar y mejorar la creación de empleos productivos en la región, evaluando tarifas justas, erradicación de la competencia desleal y el respeto por las reglas de tránsito. Siendo el sector transporte, un sector productivo que produce empleos, estos deben ser transformados en empleos productivos, siendo mejor remunerados y gozando de buenas condiciones laborales.
4. Se recomienda a las autoridades regionales, mejorar la inversión en transporte enfocándose en el fortalecimiento de la capacidad de empleabilidad del sector, el mismo que podría revitalizar la economía local, promoviendo mayores oportunidades laborales para trabajadores con bajos niveles de escolarización, que en los últimos años fueron dejados de lado debido a la transición de la economía intensiva de conocimiento.
5. Se sugiere a las autoridades regionales, mejorar las condiciones laborales de los transportistas formales, con la finalidad de preservar su salud y seguridad

laboral, puesto que los mismos debido a las distintas condiciones laborales, se encuentran expuestos a numerosos riesgos, producto de la propia naturaleza del trabajo que desarrollan, lo que tiene incidencia directa en su calidad de vida.

6. Se exhorta a los transportistas del distrito de Huamachuco, participar en la transformación de la provincia, ofreciendo un mejor servicio y atención a sus usuarios que diariamente dan vida a este relevante sector productivo, por ello es necesario que realicen un reordenamiento en beneficio de sus agremiados, siendo conscientes de que sus servicios son pieza clave en la cimentación de una provincia más productiva, ordenada y conectada.
7. Se sugiere a los transportistas informales, procurar su formalización e insertarse dentro de las empresas agremiadas del distrito de Huamachuco, dado que con ello podrán obtener mayores beneficios; asimismo se sugiere a los transportistas en general, desarrollar una cultura económica del ahorro y previsión, que les permita no solo la satisfacción de sus necesidades básicas, sino, además el recambio preventivo de sus unidades de transporte, toda vez que son fuentes esenciales para el desarrollo de su actividad.
8. Se recomienda a los investigadores, continuar estudiando el servicio de transporte terrestre, puesto que la generación de empleo de este rubro, es uno de los aspectos menos estudiado. No obstante que genera empleo directo en la fase de construcción de la infraestructura, en la operación de los servicios de transporte y además genera empleos de manera indirecta, debido a que los diversos sectores de la economía vinculados con el transporte, producen fuentes de empleo para la población.

REFERENCIAS

- Acosta, D. y Acosta, C. (2021). Análisis de la situación financiera de los transportistas de carga pesada por el Covid-19, en el Cantón Sigchos. *Revista Científica ECOCIENCIA*. 8: 225–236. DOI: <https://doi.org/10.21855/ecociencia.80.646>
- Alarcón, C. (2020). *Terminal Terrestre Altoandino Interprovincial, nacional e internacional que contribuirá a mejorar las condiciones espaciales para el desarrollo del servicio de transporte de pasajeros en la región de Tacna, 2020* [Tesis de grado], Universidad Privada de Tacna. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1749/Alarcón-Esquia-Cecilia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Álvarez, J. y Calle, D. (2014). *Determinación del costo operativo para el transporte de pasajeros en el bus-tipo, en el sector urbano de la ciudad de Cuenca, con base en el nuevo sistema integrado de transporte* [Tesis de grado], Universidad Politécnica Salesiana. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7127/1/UPS-CT003934.pdf>
- Alves, A. (2020). *Transformar el transporte público tras la pandemia: la oportunidad de crear 15 millones de empleos*. Noticias ONU. <https://news.un.org/es/story/2020/05/1474652>
- Angulo, L., Figueroa, A., Gambin, C. y Jiménez, A. (2018). En el artículo: Impacto del transporte internacional en el desarrollo económico de Colombia. *Liderazgo Estratégico*, 8 (1): 3-17. <http://revistas.unisimon.edu.co/index.php/liderazgo>
- Aquino, J., Gomes, S., Ribeiro, B., Batista, E., Brandão, W. y Gomes, M. (2017). Condiciones de trabajo en conductores de autobús: De servicio público a fuente de riesgo. *Index de Enfermería*, 26 (1-2). https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-12962017000100008
- Arias, J. (2020). *Técnicas e instrumentos de investigación científica*. Enfoques Consulting EIRL. https://repositorio.concytec.gob.pe/bitstream/20.500.12390/2238/1/AriasGonzales_TecnicasEInstrumentosDeInvestigacion_libro.pdf.

- Arias, J. y Covinos, M. (2021). *Diseño y metodología de la investigación*. Enfoques Consulting EIRL. <http://hdl.handle.net/20.500.12390/2260>
- Arispe, C., Yangali, J., Guerrero, M., Rivera, O., Acuña, L. y Arellano, C. (2020). *La investigación científica, una aproximación para los estudios de posgrado*. Universidad Internacional del Ecuador. <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/4310/1/LA%20INVESTIGACI%C3%93N%20CIENT%C3%8DFICA.pdf>
- Banco Mundial (2021). *Transporte*. Banco Mundial- BIRF-AIF. <https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview#1>
- Bravo, L. (2021). *Calidad de servicio y satisfacción del usuario del servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros ruta Tacna – Arica en la modalidad auto colectivo, de Tacna, 2019* [Tesis de maestría], Universidad Privada de Tacna. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1912/Bravo-Estrada-Lizbeth.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bulla, Y. y Castro, L. (2017). *Impacto de las de las cooperativas de transporte en el en el desarrollo económico y social de la ciudad de Bogotá*. Universidad de La Salle. https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1677&context=contaduria_publica
- Bureau Veritas (2017). *El Transporte, sector estratégico para el desarrollo global de la economía*. <https://blogbvelearning.wordpress.com/2015/03/10/el-transportesectorestrategico-para-el-desarrollo-global-de-la-economia/>
- Cadena, P., Rendón, R., Aguilar, J., Salinas, E., De la Cruz, F. y Sangerman, D. (2017). Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales. *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas*, 8 (7): 1603-1617. <https://www.redalyc.org/pdf/2631/263153520009.pdf>
- Calzadilla, R. (2011). Propuesta de actividades físicas recreativas para el disfrute de la recreación sana mediante juegos tradicionales en el barrio ‘Las Coloradas’, *EFDeportes.com, Revista Digital*, 16 (160). <https://www.efdeportes.com/efd160/actividades-recreativas-mediante-juegos-tradicionales.htm>

- Campos, N. (2017). *Seguridad y seguridad vial en el transporte público en la ciudad de Huamachuco* [Tesis de grado]. Universidad Autónoma de Ica. <http://repositorio.autonomadeica.edu.pe/bitstream/autonomadeica/208/1/NILO%20CAMPOS%20MEZA-SEGURIDAD%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL%20EN%20TRANSPORTE.pdf>
- Carhuapoma, A. (2020). *Gestión de proyectos y desarrollo socio económico en el distrito de Huaura, 2018* [Tesis de Maestría]. Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. <http://repositorio.unifsc.edu.pe/bitstream/handle/UNJFSC/4362/ALCANGEL%20DOMINGO%20CARHUAPOMA%20RAMIREZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Celi, S. (2018). Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial. *Revista Espacios*, 39 (18): 10. <https://www.revistaespacios.com/a18v39n18/a18v39n18p10.pdf>
- CENEPRED (2021). *Escenario de riesgo por Covid-19 para la ciudad de Huamachuco*. https://sigrid.cenepred.gob.pe/sigridv3/storage/biblioteca/11116_escenario-de-riesgo-por-covid-19-para-la-ciudad-de-huamachuco-provincia-sanchez-carrion-y-departamento-la-libertad.pdf
- Contreras, A., García, M., Sánchez, G. y Báez, J. (2020). En el artículo: Impacto Socio-económico del transporte de carga en México. *Ingenio y Conciencia Boletín Científico de la Escuela Superior Ciudad Sahagún*, 7(14), 32-38. <https://doi.org/10.29057/escs.v7i14.5540>
- Duguit, L. (1927). *Traité de droit constitutionnel*. Ancienne Librairie Fontemoing, tomo 2.
- Eca, M. (2021). *Identificación de la problemática relativa a la ubicación geográfica del A.H. Las Peñitas en el distrito de Sechura - Provincia de Sechura - departamento de Piura, y el impacto sobre la ausencia de los servicios básicos* [Tesis de grado], Universidad Nacional de Piura. <https://repositorio.unp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12676/2714/CIV-ECA-JAC-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ekos/ Business Culture (2021). *Transporte: Su desarrollo incide en todas las*

actividades. <https://www.ekosnegocios.com/articulo/transporte-su-desarrollo-incide-en-todas-las-actividades>

El Comercio (2019). *Más del 80% de trabajadores del sector transportes son informales.* <https://elcomercio.pe/economia/peru/ipe-fiori-inei-informalidad-transportes-80-trabajadores-sector-transportes-son-informales-noticia-624380-noticia/>

Escudero, C. y Cortez, L. (2017). *Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica.* Editorial de la UTMACH. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12501/1/Tecnicas-y-MetodoscualitativosParaInvestigacionCientifica.pdf>

Espíritu, N. (2018). *El transporte y el estrés en la ciudad de Lima.* Universidad Ricardo Palma. <https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1486/8.%20Espiritu%20Salinas%20Natividad%2C%20El%20transporte%20y%20el%20estr%C3%A9s%20enla%20ciudad%20de%20Lima.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Fajardo, G. y Gutiérrez, J. (2015). Acceso efectivo a los servicios de salud: operacionalizando la cobertura universal en salud. *Salud pública*, 57 (2). http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0036-36342015000200014

Farida, I. (2018). Public transport service relating to safety. *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 434 (2018) 012195 doi:10.1088/1757-899X/434/1/012195

Frías, M. (2017). *La economía de transporte terrestre en el Perú: la Sustitución de las Ferrovías por las Autovías 1890-1945.* [Tesis de grado], Pontificia Universidad Católica del Perú. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/8774>

González, N. (2016). Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal. *Transporte y Territorio*. 14: 81-108. Universidad de Buenos Aires. http://repositorio.filo.uba.ar/jspui/bitstream/filodigital/2403/1/uba_ffyl_IG_a_Revista%20Transporte%20y%20Territorio_14_81-108.pdf

Granada, I. y Saraceno, P. (2021). Transporte y empleo. Dos acciones inaplazables para afrontar el presente y el futuro. *Moviliblog-BID.*

<https://blogs.iadb.org/transporte/es/transporte-y-empleo-dos-acciones-inaplazables-para-afrontar-el-presente-y-el-futuro/>

Guzmán, C. (2017). Las teorías existentes sobre el servicio público. *Foro Jurídico*.

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/download/18267/18513/>.

Hernández, R., y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación, las rutas cuantitativa cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill. doi:ISBN 978-1-4562-6096-5

Huamán, L. y Tarazona, Y. (2020). *La canasta básica familiar, el salario mínimo vital y su reflejo en la pobreza en Cerro de Pasco 2010-2018* [Tesis de grado]. Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión.

http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/1855/1/T026_73198302_T.pdf

Hungtington, S. (1993). ¿El choque de las civilizaciones?, *Revista Foreign Affairs*.

INEI (2021). *Producción nacional*. Informe técnico.

<https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/03-informe-tecnico-produccion-nacional-ene-2021.pdf>

Instituto de Recursos Mundiales México (2020). *Proponen rescate financiero del transporte público por impactos de COVID-19*.

<https://wrimexico.org/news/proponen-rescate-financiero-del-transporte-p%C3%BAblico-por-impactos-de-covid-19>

Knack, S. y Keefer, P. (1997). Does Social Capital Have an Economic Payoff? A Cross-Country Investigation. *The Quarterly Journal of Economics*, 112 (4): 1251-1288. <https://www.jstor.org/stable/2951271>

Koźlak, A. (2017). The role of the transport system in stimulating economic and social development. *Research Journal of the University of Gdańsk, Transport Economics and Logistics*, 72. DOI 10.5604/01.3001.0010.687

Ledesma, R., Poó, F., Úngaro, J., López, S., Cirese, A., Enev, A., Nucciarone, M. y Tosi, J. (2017). Trabajo y Salud en Conductores de Taxis. *Ciencia & trabajo*, 19 (59). <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-24492017000200113>

Machado, R. y Toma, H. (2017). Crecimiento económico e infraestructura de

- transportes y comunicaciones en el Perú, *Economía* Vol. XL, 79: 9-46.
<https://doi.org/10.18800/economia.201701.001>
- Mejía, E. (2005). *Técnicas e instrumentos de investigación* (Primera ed.). Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Mendoza, J. (2017). Cuatro momentos económicos en la historia del Perú Republicano. *Pensamiento Crítico*, Facultad de Ciencias Económicas UNMSM, 229-244.
- Morentin, J. y Ballesteros, B. (2019). ¿Igualdad de oportunidades? Más que el mero acceso: narrativas de jóvenes con trayectorias de fracaso y abandono temprano de la educación en España y Portugal. *Revista Fuentes*, 21(2), 143-159.
<http://dx.doi.org/10.12795/revistafuentes.2019.v21.i2.01>
- Morocho, A. y Rodríguez, J. (2019). *La calidad de servicio del transporte público urbano en la ciudad de Azogues*. [Tesis de grado], Universidad Politécnica Salesiana.
<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/17313/1/UPS-CT008257.pdf>
- Moya, W. (2020). Análisis de la situación económica de los taxistas por el Covid-19, en el Cantón Echeandia. *Universidad Regional Autónoma de los Andes* "UNIANDES".
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/12656/1/PIUSDC YA054-2020.pdf>
- National Institute of Open Schooling (2016). *NIOS: Social Science (History, Geography & Polity)*. <https://iaseexamportal.com/ebook/nios-social-science>
- Okechukwu, E., Sizwe, N. y Adetunla, A. (2020). The Effect of Transportation Infrastructure on Economic Development. *Proceedings of the 2nd African International Conference on Industrial Engineering and Operations Management Harare*, 7-10.
https://www.researchgate.net/publication/349476934_The_Effect_of_Transportation_Infrastructure_on_Economic_Development/link/60321259299bf1cc26dde342/download
- Otzen, T. y Manterola C. (2017). Técnicas de muestreo sobre una población a

estudio. *Int. J. Morphol.*, 35(1):227-232.

<https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>

- Paredes, M. (2019). *Impacto de la infraestructura de transporte terrestre de carreteras en el desarrollo del sector agropecuario del Perú 2008 – 2015* [Tesis de maestría], Universidad de San Martín de Porres. https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/4981/paredes_fm1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Picoy, Y. y Sancho, E. (2019). *Gasto público e implicancias en el desarrollo socioeconómico en la Región Pasco, período: 2004 – 2018* [Tesis de grado], Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión. http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/1545/1/T026_70765833_T.pdf
- Pretell, V. (2018). *Evaluación del impacto socioeconómico de la Carretera Empalme PE - 5N - Cuñumbuque - San José de Sisa, periodo enero 2010 - junio 2014*. [Tesis doctoral]. Universidad Nacional De San Martín – Tarapoto. <https://repositorio.unsm.edu.pe/handle/11458/3374>
- Quimis, J. (2019). *El nivel de ingresos de los socios de la Cooperativa de Transporte de taxi “8 de Enero” y su incidencia en el desarrollo socioeconómico del Cantón Jipijapa*. [Tesis de grado], Universidad Estatal del Sur de Manabí “UNESUM” <http://repositorio.unesum.edu.ec/bitstream/53000/2610/1/TESIS%20FINAL%20JOSE%20QUIMIS.pdf>
- Quiroz, Z. (2017). *El factor determinante que influenciara en lo económico, financiero y social la elaboración y ejecución del transporte multimodal en el Callao el año 2014*. [Tesis doctoral]. Universidad Nacional Hermilio Valdizán. <https://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13080/2837/TDr.C%2000012%20Q74.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rodríguez, L., Chacón, E. y Orozco, E. (2018). Percepción de la calidad del servicio en el sistema de transporte unificado (STU) de Santa Marta, Colombia. *Revista Espacios*, 39 (47): 35. <http://www.revistaespacios.com/a18v39n47/a18v39n47p35.pdf>
- Ruiz, W. (2019). *Requerimientos urbanos y arquitectónicos para la propuesta de*

diseño del Terminal Terrestre de Huamachuco, 2017. [Tesis de grado],
Universidad César Vallejo.

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/30344>

Tacoamán, L. y Paredes, E. (2022). Análisis crítico de la aplicabilidad del reingreso al servicio público. *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 9 (1). <https://doi.org/10.46377/dilemas.v9i.2987>

Tello, M. (2006). *Las teorías del desarrollo económico local y la teoría y práctica del proceso de descentralización en los países en desarrollo*. Documento de trabajo 247, Departamento de Economía y CENTRUM Católica. <http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/DDD247.pdf>

Vargas, J. (2008). Análisis crítico de las teorías del desarrollo económico. *Econ. Gest. Desarro.* 6: 109 – 131. <https://core.ac.uk/download/pdf/6662342.pdf>

Zamora, J., Tercero, M. y Zuniga, M. (2020). *Análisis de la calidad del servicio de transporte público*. Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua. <https://repositorio.unan.edu.ni/13226/>

ANEXOS

Anexo 1

Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable 1: Prestación de servicios de transporte terrestre local	Puede ser considerado como un sistema integral de medios de transporte que brinda atención a las necesidades de desplazamiento de las personas. El denominado servicio de transporte público cumple la misión de llevar a las personas de un sitio a otro a cambio del pago de una tarifa acordada previamente con las autoridades correspondientes. Pero se debe considerar que el cumplimiento de este servicio debe cumplir ciertos parámetros que se encuentran estipulados en las normas y reglamentos respectivos (Morocho y Rodríguez, 2019).	La variable fue operacionalizada a través de 5 dimensiones, siendo estas: elementos tangibles, confiabilidad, seguridad, calidad de atención y costos del servicio; con el objetivo determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 25 preguntas.	Elementos tangibles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estado del vehículo ▪ Mantenimiento constante ▪ Cantidad de asientos ▪ Desperfecto mecánico ▪ Unidades de transporte 	Intervalo-tipo Likert Malo Regular Bueno
			Confiabilidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruta establecida ▪ Normas de tránsito ▪ Paraderos autorizados ▪ Solución a problemas de unidades 	
			Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro vigente ▪ Infraestructura de carreteras ▪ Señalización adecuada ▪ Botiquín disponible ▪ Cupo máximo de usuarios 	
			Calidad de atención	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato amable y cordial ▪ Ventilación y climatización ▪ Presentación personal ▪ Condiciones del servicio ▪ Prudencia en el manejo 	

Costos del servicio	<ul style="list-style-type: none">▪ Precio justo▪ Costos de combustible▪ Modalidades de cobro▪ Valor accesible▪ Gastos de vehículo
---------------------	--

Nota. Elaboración propia

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable 2: Desarrollo socioeconómico de los transportistas	El desarrollo socioeconómico es la situación, goce o estado que garantiza el ejercicio pleno de los derechos y garantías en sentido estricto; cuando hace referencia a las naciones esta situación va más allá, pues implica un proceso que se relaciona con el estilo de vida de las personas que forman parte. Si se ve el desarrollo como proceso entonces se puede definir como aquel que implica la mejoría continuada y consistente en las condiciones de vida de los habitantes de un país. Es un proceso que arroja como resultado un mejor estilo de vida para las personas que forman parte de una nación o que están dentro de un mismo estado, para eso es necesaria la explotación justa de los recursos, siempre y cuando esta sea asignada para provecho de la población de tiempo presente y futuro (Carhuapoma, 2020).	La variable fue operacionalizada a través de 5 dimensiones, siendo estas: canasta básica, servicios básicos, servicios de salud, oportunidades educativas y disfrute y recreación; con el objetivo determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Para su medición se aplicó un cuestionario compuesto por 25 preguntas.	Canasta básica,	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Necesidades de hogar ▪ Bienestar familiar ▪ Ingresos extras ▪ Carencias económicas ▪ Capacidad de ahorro 	Intervalo-tipo Likert Alto Medio Bajo
			Servicios básicos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Materiales de construcción ▪ Conectividad a internet ▪ Servicio de agua, luz, desagüe ▪ Gas doméstico ▪ Amplitud de vivienda 	
			Servicios de salud	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro de salud ▪ Automedicación ▪ Productos naturales ▪ Escasez de medicamentos ▪ Tratamiento médico 	
			Oportunidades educativas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Curso de capacitación ▪ Estudios superiores ▪ Calidad educativa ▪ Manuales y reglamentos ▪ Estudios secundarios 	
			Disfrute y recreación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reuniones familiares ▪ Deporte colectivo ▪ Turismo interno ▪ Días libres ▪ Actividades públicas 	

Nota. Elaboración propia

Anexo 2
Matriz de consistencia

Problema	Objetivos	Hipótesis	Metodología
<p style="text-align: center;">General:</p> <p>¿Qué relación existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022?</p>	<p style="text-align: center;">General:</p> <p>Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p style="text-align: center;">Específicos</p> <p>O1. Identificar el nivel de la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p>O2. Identificar el nivel del desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p>O3. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p>O4. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p>O5. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de</p>	<p style="text-align: center;">General:</p> <p>H₀: Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p style="text-align: center;">Específicas</p> <p>H1. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la canasta básica familiar de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p>H2. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y la cobertura de los servicios básicos de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p>H3. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el acceso a los servicios de salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p> <p>H4. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.</p>	<p style="text-align: center;">Tipo de investigación: Aplicada</p> <p style="text-align: center;">Enfoque: Cuantitativo</p> <p style="text-align: center;">Diseño de investigación: No experimental transversal correlacional simple.</p> <p style="text-align: center;">Población 80 transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022.</p> <p style="text-align: center;">Muestra 60 transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022.</p> <p style="text-align: center;">Muestreo: No probabilístico a conveniencia de autor</p> <p style="text-align: center;">Técnicas: Encuesta</p> <p style="text-align: center;">Instrumentos:</p>

salud de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

O6. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y las oportunidades educativas de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

O7. Determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

H5. Existe relación significativa entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el disfrute y recreación de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Cuestionario para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local

Cuestionario para medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas

Validez

A juicio de 3 expertos

Confiabilidad

Según Alfa de Cronbach

Buena- 0.857

Buena- 0.846

Análisis de datos

Estadística descriptiva

Estadística inferencial

Anexo 3

Ficha técnica del instrumento para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local

Nombre Original del instrumento:	Cuestionario para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local
Autor y año:	Chacón Polo, Juan Carlos (2022)
Objetivo del instrumento:	Medir los niveles de la prestación del servicio de transporte terrestre local en el Distrito de Huamachuco, 2022.
Sujetos de aplicación:	Transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022
Forma de Administración o Modo de aplicación:	Presencial con duración de 30 minutos
Materiales:	Lapiceros, tablilla, cuestionarios impresos
Estructura:	El cuestionario comprende cinco (05) dimensiones: Elementos tangibles Confiabilidad Seguridad Calidad de atención Costos del servicio El total de ítems agrupados es de 25
Opciones de respuesta:	Nunca (0) Casi Nunca (1) A Veces (2) Casi siempre (3) Siempre (4)
Escala de la variable:	Buena 67-100 Regulare 34-66 Mala 20-33
Validez:	De contenido: para validar los instrumentos se recurrió al juicio de expertos, por esto se pidió la participación de 3 especialistas en el área de administración, a los mismos les fue otorgada una matriz para la evaluación correspondiente de cada uno de los ítems, no realizándose las observaciones o sugerencias en relación a los mismos, ambas matrices fueron firmadas en conformidad, quedando de esta forma aptos los instrumentos para su aplicación.

Confiabilidad:

En la presente investigación, la confiabilidad se realizó mediante la realización de una prueba piloto, para ello fueron seleccionados 15 transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022, para procesar información se hizo uso de la aplicación estadística SPSS V26 por medio de la prueba del Coeficiente del Alfa de Cronbach.

En el cuestionario para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local, usando el Coeficiente del Alfa de Cronbach se obtuvo un valor de 0.857 correspondiente a un nivel bueno de confiabilidad.

Ficha técnica del instrumento para medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas

Nombre Original del instrumento:	Cuestionario para medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas
Autor y año:	Chacón Polo, Juan Carlos (2022)
Objetivo del instrumento:	Medir los niveles del desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.
Sujetos de aplicación:	Transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022
Forma de Administración o Modo de aplicación:	Presencial con duración de 30 minutos
Materiales:	Lapiceros, tablilla, cuestionarios impresos
Estructura:	El cuestionario comprende cinco (05) dimensiones: Canasta básica, Servicios básicos Servicios de salud Oportunidades educativas Disfrute y recreación El total de ítems agrupados es de 25
Opciones de respuesta:	Nunca (0) Casi Nunca (1) A Veces (2) Casi siempre (3) Siempre (4)
Escala de la variable:	Buena 67-100 Regulare 34-66 Mala 20-33
Validez:	De contenido: para validar los instrumentos se recurrió al juicio de expertos, por esto se pidió la participación de 3 especialistas en el área de administración, a los mismos les fue otorgada una matriz para la evaluación correspondiente de cada uno de los ítems, no realizándose las observaciones o sugerencias en relación a los mismos, ambas matrices fueron firmadas en conformidad, quedando de esta forma aptos los instrumentos para su aplicación.
Confiabilidad:	En la presente investigación, la confiabilidad se realizó mediante la realización de una prueba piloto, para ello

fueron seleccionados 15 transportistas que se encuentren afiliados a las empresas de transporte terrestre formal del distrito de Huamachuco durante el año 2022, para procesar información se hizo uso de la aplicación estadística SPSS V26 por medio de la prueba del Coeficiente del Alfa de Cronbach.

En el cuestionario para medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas, usando el Coeficiente del Alfa de Cronbach se obtuvo un valor de 0.846 correspondiente a un nivel bueno de confiabilidad.

Anexo 4

Cuestionario aplicado para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local

El presente cuestionario tiene por objetivo determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Este instrumento es completamente privado y la información que de él se obtenga es totalmente reservada y válida sólo para los fines académicos de la presente investigación. En su desarrollo debes ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas.

Se agradece por anticipado tu valiosa participación.

INSTRUCCIONES:

Debes marcar con absoluta objetividad con un **aspa (X)** en la columna que correspondiente de cada una de las interrogantes.

La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

- ✓ **Siempre** **4**
- ✓ **Casi siempre** **3**
- ✓ **A veces** **2**
- ✓ **Casi nunca** **1**
- ✓ **Nunca** **0**

N.º	Ítems	Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
Elementos tangibles						
1	Su vehículo se encuentra en buen estado asegurando su funcionamiento eficiente					
2	Realiza el mantenimiento constante a su unidad vehicular para detectar problemas					
3	Su vehículo cuenta con la cantidad de asientos suficientes que garanticen la comodidad del pasajero					
4	Cuando su vehículo sufre algún desperfecto lo lleva de inmediato al mecánico					
5	Cuenta con otras unidades de transporte a parte del vehículo el cual conduce					
Confiabilidad						
6	Cumple a cabalidad con la ruta establecida para el traslado de los pasajeros					
7	Cumple las normas de tránsito, respeta los semáforos, señales y la velocidad permitida					

8	Estaciona en sitios establecidos o paraderos autorizados para recoger y dejar a los pasajeros					
9	Cuando los pasajeros presentan algún tipo de problema debido al servicio recibido, usted se ofrece a solucionarlo					
10	Existe suficiente disponibilidad de unidades para coberturar las rutas que se ofrecen					
Seguridad						
11	Cuenta con seguro vigente contra accidentes de tránsito					
12	Considera que la infraestructura de las carreteras hace difícil el transporte de pasajeros					
13	Existe la señalización adecuada al interior de su unidad para casos de emergencia					
14	Cuenta con un botiquín disponible para atender u ofrecer primeros auxilios a sus pasajeros					
15	Respeto el cupo máximo de usuarios permitidos en su unidad de transporte					
Calidad de atención						
16	Es usted amable y cordial con los pasajeros que traslada en su unidad vehicular					
17	Las unidades de transporte cuentan con la ventilación y climatización adecuada					
18	Usa uniforme y cuida mucho su presentación personal antes de ofrecer el servicio					
19	Informa con sinceridad a sus pasajeros acerca de las condiciones del servicio que usted brinda					
20	Es usted siempre respetuoso y prudente al momento de manejar su unidad de transporte					
Costos del servicio						
21	Considera que cobra el precio justo a los pasajeros por el servicio que les ofrece					
22	Considera que el pago de peajes y el incremento de los costos de combustible afecta la demanda de los usuarios del servicio					
23	Usa diversas modalidades para el cobro del pasaje a sus usuarios					
24	Considera que el valor del pasaje cobrado es accesible para la mayoría de pasajeros					
25	El precio cobrado por el pasaje le alcanza holgadamente para cubrir los gastos del servicio.					

Gracias por su colaboración

Cuestionario aplicado para medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas

El presente cuestionario tiene por objetivo determinar la relación que existe entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. Este instrumento es completamente privado y la información que de él se obtenga es totalmente reservada y válida sólo para los fines académicos de la presente investigación. En su desarrollo debes ser extremadamente objetivo, honesto y sincero en sus respuestas.

Se agradece por anticipado tu valiosa participación.

INSTRUCCIONES:

Debes marcar con absoluta objetividad con un **aspa (X)** en la columna que correspondiente de cada una de las interrogantes.

La equivalencia de su respuesta tiene el siguiente puntaje:

- ✓ **Siempre** **4**
- ✓ **Casi siempre** **3**
- ✓ **A veces** **2**
- ✓ **Casi nunca** **1**
- ✓ **Nunca** **0**

N.º	Ítems	Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
Canasta básica						
1	El dinero que percibe le alcanza para cubrir las necesidades de su hogar					
2	En su hogar cuenta con los productos y servicios esenciales para asegurar el bienestar de los miembros de su familia					
3	Además de usted, otros miembros de su hogar aportan al sustento de la canasta básica familiar					
4	¿Ha pasado carencias económicas que no le han permitido solventar los gastos de su hogar?					
5	¿Lo que gana mensualmente le permite ahorrar o comprar bienes superfluos?					
Servicios básicos						
6	Su vivienda está construida con materiales de construcción resistentes					
7	Cuenta con internet en su vivienda para asegurar la conectividad educativa de sus hijos					
8	Cuenta con servicio de agua, luz, desagüe y se encuentra al día en los pagos					
9	Usa gas doméstico para cocinar o preparar sus					

	alimentos diarios					
10	Su vivienda es lo suficientemente amplia para la cantidad de miembros de familia con los que cuenta					
Servicios de salud						
11	Cuenta usted y su familia con algún tipo de seguro de salud					
12	Cuando siente algún malestar recurre a la farmacia para auto medicarse					
13	Prefiere usar productos naturales que recurrir a los servicios de un profesional de la salud					
14	Encuentra siempre los medicamentos recetados por el doctor en el centro de salud de su zona					
15	Padece usted de alguna enfermedad que requiera llevar permanente tratamiento médico					
Oportunidades educativas						
16	Ha asistido o asiste a algún curso de capacitación ofrecido por el Ministerio de Transportes					
17	Usted o alguno de los miembros de su hogar siguió o está siguiendo estudios superiores					
18	Considera que la educación que reciben sus hijos o familiares en las instituciones educativas públicas es buena.					
19	Lee los manuales y reglamentos correspondientes para conocer las normas y reglas de tránsito,					
20	¿En su ciudad existen escasas oportunidades educativas para los jóvenes que terminan los estudios secundarios?					
Disfrute y recreación						
21	Su familia realiza con frecuencia reuniones amicales y familiares para extender lazos de solidaridad					
22	Practica algún tipo de deporte colectivo para evitar el estrés laboral					
23	Su capacidad económica le permite realizar turismo interno en compañía de su familia					
24	Tiene días libres en su trabajo para disfrutarlos en actividades con sus familiares y amigos					
25	Asiste con frecuencia a reuniones, fiestas u otro tipo de actividades públicas realizadas por la comunidad					

Gracias por su colaboración

Anexo 5

Confiabilidad del instrumento aplicado para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local

Nº	ÍTEMS	Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
ELEMENTOS TANGIBLES			
1	Su vehículo se encuentra en buen estado asegurando su funcionamiento eficiente	,730	,748
2	Realiza el mantenimiento constante a su unidad vehicular para detectar problemas	,649	,771
3	Su vehículo cuenta con la cantidad de asientos suficientes que garanticen la comodidad del pasajero	,807	,724
4	Cuando su vehículo sufre algún desperfecto lo lleva de inmediato al mecánico	,528	,806
5	Cuenta con otras unidades de transporte a parte del vehículo el cual conduce	,388	,850
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,819$ La fiabilidad se considera como BUENO			
CONFIABILIDAD			
6	Cumple a cabalidad con la ruta establecida para el traslado de los pasajeros	,690	,841
7	Cumple las normas de tránsito, respeta los semáforos, señales y la velocidad permitida	,899	,779
8	Estaciona en sitios establecidos o paraderos autorizados para recoger y dejar a los pasajeros	,766	,821
9	Cuando los pasajeros presentan algún tipo de problema debido al servicio recibido, usted se ofrece a solucionarlo	,689	,837
10	Existe suficiente disponibilidad de unidades para coberturar las rutas que se ofrecen	,434	,889
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,865$ La fiabilidad se considera como BUENO			
SEGURIDAD			
11	Cuenta con seguro vigente contra accidentes de tránsito	,655	,649
12	Considera que la infraestructura de las carreteras hace difícil el transporte de pasajeros	,689	,628
13	Existe la señalización adecuada al interior de su unidad para casos de emergencia	,526	,699
14	Cuenta con un botiquín disponible para atender u ofrecer primeros auxilios a sus pasajeros	,315	,766
15	Respeta el cupo máximo de usuarios permitidos en su unidad de transporte	,395	,745
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,748$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE			
CALIDAD DE ATENCIÓN			
16	Es usted amable y cordial con los pasajeros que traslada en su unidad vehicular	,903	,935
17	Las unidades de transporte cuentan con la ventilación y climatización adecuada	,787	,954

18	Usa uniforme y cuida mucho su presentación personal antes de ofrecer el servicio	,906	,935
19	Informa con sinceridad a sus pasajeros acerca de las condiciones del servicio que usted brinda	,906	,935
20	Es usted siempre respetuoso y prudente al momento de manejar su unidad de transporte	,862	,941
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,951$ La fiabilidad se considera como EXCELENTE			
COSTOS DEL SERVICIO			
21	Considera que cobra el precio justo a los pasajeros por el servicio que les ofrece	,728	,889
22	Considera que el pago de peajes y el incremento de los costos de combustible afecta la demanda de los usuarios del servicio	,817	,869
23	Usa diversas modalidades para el cobro del pasaje a sus usuarios	,728	,889
24	Considera que el valor del pasaje cobrado es accesible para la mayoría de pasajeros	,713	,891
25	El precio cobrado por el pasaje le alcanza holgadamente para cubrir los gastos en combustible	,817	,869
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,903$ La fiabilidad se considera como EXCELENTE			

Confiabilidad del instrumento aplicado para medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas

Nº	ÍTEMS	Correlación elemento – total corregida	Alfa de Cronbach si el ítem se borra
CANASTA BÁSICA			
1	El dinero que percibe le alcanza para cubrir las necesidades de su hogar	,811	,737
2	En su hogar cuenta con los productos y servicios esenciales para asegurar el bienestar de los miembros de su familia	,677	,789
3	Además de usted, otros miembros de su hogar aportan al sustento de la canasta básica familiar	,631	,808
4	¿Ha pasado carencias económicas que no le han permitido solventar los gastos de su hogar?	,441	,841
5	¿Lo que gana mensualmente le permite ahorrar o comprar bienes superfluos?	,650	,789
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,830$ La fiabilidad se considera como BUENO			
SERVICIOS BÁSICOS			
6	Su vivienda está construida con materiales de construcción resistentes	,680	,842
7	Cuenta con internet en su vivienda para asegurar la conectividad educativa de sus hijos	,598	,856
8	Cuenta con servicio de agua, luz, desagüe y se encuentra al día en los pagos	,793	,803
9	Usa gas doméstico para cocinar o preparar sus alimentos diarios	,856	,788
10	Su vivienda es lo suficientemente amplia para la cantidad de miembros de familia con los que cuenta	,610	,871
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,862$ La fiabilidad se considera como BUENO			
SERVICIOS DE SALUD			
11	Cuenta usted y su familia con algún tipo de seguro de salud	,580	,696
12	Cuando siente algún malestar recurre a la farmacia para auto medicarse	,330	,783
13	Prefiere usar productos naturales que recurrir a los servicios de un profesional de la salud	,616	,681
14	Encuentra siempre los medicamentos recetados por el doctor en el centro de salud de su zona	,498	,726
15	Padece usted de alguna enfermedad que requiera llevar permanente tratamiento médico	,626	,678
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,759$ La fiabilidad se considera como MUY ACEPTABLE			
OPORTUNIDADES EDUCATIVAS			
16	Ha asistido o asiste a algún curso de capacitación ofrecido por el Ministerio de Transportes	,767	,895
17	Usted o alguno de los miembros de su hogar siguió o está siguiendo estudios superiores	,674	,913
18	Considera que la educación que reciben sus hijos o familiares en las instituciones educativas públicas es	,789	,891

	buena.		
19	Lee los manuales y reglamentos correspondientes para conocer las normas y reglas de tránsito,	,814	,886
20	¿En su ciudad existen escasas oportunidades educativas para los jóvenes que terminan los estudios secundarios?	,850	,877
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,913$ La fiabilidad se considera como EXCELENTE			
DISFRUTE Y RECREACIÓN			
21	Su familia realiza con frecuencia reuniones amicales y familiares para extender lazos de solidaridad	,670	,845
22	Practica algún tipo de deporte colectivo para evitar el estrés laboral	,639	,852
23	Su capacidad económica le permite realizar turismo interno en compañía de su familia	,831	,805
24	Tiene días libres en su trabajo para disfrutarlos en actividades con sus familiares y amigos	,619	,861
25	Asiste con frecuencia a reuniones, fiestas u otro tipo de actividades públicas realizadas por la comunidad	,716	,834
Alfa de Cronbach: $\alpha = 0,868$ La fiabilidad se considera como BUENO			

Anexo 6

Validación de instrumentos

Formato para enfoque cuantitativo:

Nombre del instrumento: Cuestionario aplicado para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local

Dimensión / Ítems	Criterios de evaluación								Observaciones (si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que le pretende medir		
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Dimensión 1: Elementos tangibles									
1. Su vehículo se encuentra en buen estado asegurando su funcionamiento eficiente	X		X		X		X		
2. Realiza el mantenimiento constante a su unidad vehicular para detectar problemas	X		X		X		X		
3. Su vehículo cuenta con la cantidad de asientos suficientes que garanticen la comodidad del pasajero	X		X		X		X		
4. Cuando su vehículo sufre algún desperfecto lo lleva de inmediato al mecánico	X		X		X		X		
5. Cuenta con otras unidades de transporte a parte del vehículo el cual conduce	X		X		X		X		
Dimensión 2: Confiabilidad									
6. Cumple a cabalidad con la ruta establecida para el traslado de los pasajeros	X		X		X		X		
7. Cumple las normas de tránsito, respeta los semáforos,	X		X		X		X		

señales y la velocidad permitida									
8. Estaciona en sitios establecidos o paraderos autorizados para recoger y dejar a los pasajeros	X		X		X		X		
9. Cuando los pasajeros presentan algún tipo de problema debido al servicio recibido, usted se ofrece a solucionarlo	X		X		X		X		
10. Existe suficiente disponibilidad de unidades para cubrir las rutas que se ofrecen	X		X		X		X		
Dimensión 3: Seguridad									
11. Cuenta con seguro vigente contra accidentes de tránsito	X		X		X		X		
12. Considera que la infraestructura de las carreteras hace difícil el transporte de pasajeros	X		X		X		X		
13. Existe la señalización adecuada al interior de su unidad para casos de emergencia	X		X		X		X		
14. Cuenta con un botiquín disponible para atender u ofrecer primeros auxilios a sus pasajeros	X		X		X		X		
15. Respeto el cupo máximo de usuarios permitidos en su unidad de transporte	X		X		X		X		
Dimensión 4: Calidad de atención									
16. Es usted amable y cordial con los pasajeros que traslada en su unidad vehicular	X		X		X		X		
17. Las unidades de transporte cuentan con la ventilación y	X		X		X		X		

climatización adecuada									
18. Usa uniforme y cuida mucho su presentación personal antes de ofrecer el servicio	X		X		X		X		
19. Informa con sinceridad a sus pasajeros acerca de las condiciones del servicio que usted brinda	X		X		X		X		
20. Es usted siempre respetuoso y prudente al momento de manejar su unidad de transporte	X		X		X		X		
Dimensión 5: Costos del servicio									
21. Considera que cobra el precio justo a los pasajeros por el servicio que les ofrece	X		X		X		X		
22. Considera que el pago de peajes y el incremento de los costos de combustible afecta la demanda de los usuarios del servicio	X		X		X		X		
23. Usa diversas modalidades para el cobro del pasaje a sus usuarios	X		X		X		X		
24. Considera que el valor del pasaje cobrado es accesible para la mayoría de pasajeros	X		X		X		X		
25. El precio cobrado por el pasaje le alcanza holgadamente para cubrir los gastos en combustible	X		X		X		X		
Aspectos Generales							Si	No	
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario							X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación							X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial							X		
El número de ítems son suficientes para recoger la información En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir:							X		
Valoración de validez:									
Aplicable	X	Aplicable atendiendo las observaciones					No aplicable		

Validado por: Dr. Carlos Alberto Noriega Ángeles	Grado o especialidad: Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad
Fecha: 07-05-2022	e-mail: noriega250908@hotmail.com
Firma y sello: 	

Nombre del instrumento: Cuestionario aplicado medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas

Dimensión / Ítems	Criterios de evaluación								Observaciones (si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que le pretende medir		
Ventas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Dimensión 1: Canasta básica									
26. El dinero que percibe le alcanza para cubrir las necesidades de su hogar	X		X		X		X		
27. En su hogar cuenta con los productos y servicios esenciales para asegurar el bienestar de los miembros de su familia	X		X		X		X		
28. Además de usted, otros miembros de su hogar aportan al sustento de la canasta básica familiar	X		X		X		X		
29. ¿Ha pasado carencias económicas que no le han permitido solventar los gastos de su hogar?	X		X		X		X		
30. ¿Lo que gana mensualmente le permite ahorrar o comprar bienes superfluos?	X		X		X		X		
Dimensión 2: Servicios básicos									
31. Su vivienda está construida con materiales de construcción resistentes	X		X		X		X		
32. Cuenta con internet en su vivienda para asegurar la conectividad	X		X		X		X		

educativa de sus hijos									
33. Cuenta con servicio de agua, luz, desagüe y se encuentra al día en los pagos	X		X		X		X		
34. Usa gas doméstico para cocinar o preparar sus alimentos diarios	X		X		X		X		
35. Su vivienda es lo suficientemente amplia para la cantidad de miembros de familia con los que cuenta	X		X		X		X		
Dimensión 3: Servicios de salud									
36. Cuenta usted y su familia con algún tipo de seguro de salud	X		X		X		X		
37. Cuando siente algún malestar recurre a la farmacia para auto medicarse	X		X		X		X		
38. Prefiere usar productos naturales que recurrir a los servicios de un profesional de la salud	X		X		X		X		
39. Encuentra siempre los medicamentos recetados por el doctor en el centro de salud de su zona	X		X		X		X		
40. Padece usted de alguna enfermedad que requiera llevar permanente tratamiento médico	X		X		X		X		
Dimensión 4: Oportunidades educativas									
41. Ha asistido o asiste a algún curso de capacitación ofrecido por el Ministerio de Transportes	X		X		X		X		
42. Usted o alguno de los miembros de su hogar siguió o está siguiendo estudios superiores	X		X		X		X		
43. Considera que la educación que	X		X		X		X		

reciben sus hijos o familiares en las instituciones educativas públicas es buena.									
44. Lee los manuales y reglamentos correspondientes para conocer las normas y reglas de tránsito,	X		X		X		X		
45. ¿En su ciudad existen escasas oportunidades educativas para los jóvenes que terminan los estudios secundarios?	X		X		X		X		
Dimensión 5: Disfrute y recreación									
46. Su familia realiza con frecuencia reuniones amicales y familiares para extender lazos de solidaridad	X		X		X		X		
47. Practica algún tipo de deporte colectivo para evitar el estrés laboral	X		X		X		X		
48. Su capacidad económica le permite realizar turismo interno en compañía de su familia	X		X		X		X		
49. Tiene días libres en su trabajo para disfrutarlos en actividades con sus familiares y amigos	X		X		X		X		
50. Asiste con frecuencia a reuniones, fiestas u otro tipo de actividades públicas realizadas por la comunidad	X		X		X		X		
Aspectos Generales							Si	No	
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario							X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación							X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial							X		
El número de ítems son suficientes para recoger la información En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir:							X		
Valoración de validez:									

Aplicable	<input checked="" type="checkbox"/>	Aplicable atendiendo las observaciones	<input type="checkbox"/>	No aplicable	<input type="checkbox"/>
Validado por: Dr. Carlos Alberto Noriega Ángeles			Grado o especialidad: Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad		
Fecha: 07-05-2022		e-mail: noriega250908@hotmail.com			
Firma y sello: 					

Validación de instrumentos

Formato para enfoque cuantitativo:

Nombre del instrumento: Cuestionario aplicado para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local

Dimensión / Ítems	Criterios de evaluación								Observaciones (si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que le pretende medir		
Ventas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Dimensión 1: Elementos tangibles									
51. Su vehículo se encuentra en buen estado asegurando su funcionamiento eficiente	X		X		X		X		
52. Realiza el mantenimiento constante a su unidad vehicular para detectar problemas	X		X		X		X		
53. Su vehículo cuenta con la cantidad de asientos suficientes que garanticen la comodidad del pasajero	X		X		X		X		
54. Cuando su vehículo sufre algún desperfecto lo lleva de inmediato al mecánico	X		X		X		X		
55. Cuenta con otras unidades de transporte a parte del vehículo el cual conduce	X		X		X		X		
Dimensión 2: Confiabilidad									
56. Cumple a cabalidad con la ruta establecida para el traslado de los pasajeros	X		X		X		X		
57. Cumple las normas de tránsito, respeta los semáforos, señales y la velocidad permitida	X		X		X		X		

58. Estaciona en sitios establecidos o paraderos autorizados para recoger y dejar a los pasajeros	X		X		X		X		
59. Cuando los pasajeros presentan algún tipo de problema debido al servicio recibido, usted se ofrece a solucionarlo	X		X		X		X		
60. Existe suficiente disponibilidad de unidades para cubrir las rutas que se ofrecen	X		X		X		X		
Dimensión 3: Seguridad									
61. Cuenta con seguro vigente contra accidentes de tránsito	X		X		X		X		
62. Considera que la infraestructura de las carreteras hace difícil el transporte de pasajeros	X		X		X		X		
63. Existe la señalización adecuada al interior de su unidad para casos de emergencia	X		X		X		X		
64. Cuenta con un botiquín disponible para atender u ofrecer primeros auxilios a sus pasajeros	X		X		X		X		
65. Respeta el cupo máximo de usuarios permitidos en su unidad de transporte	X		X		X		X		
Dimensión 4: Calidad de atención									
66. Es usted amable y cordial con los pasajeros que traslada en su unidad vehicular	X		X		X		X		
67. Las unidades de transporte cuentan con la ventilación y climatización adecuada	X		X		X		X		
68. Usa uniforme y cuida mucho su	X		X		X		X		

presentación personal antes de ofrecer el servicio									
69. Informa con sinceridad a sus pasajeros acerca de las condiciones del servicio que usted brinda	X		X		X		X		
70. Es usted siempre respetuoso y prudente al momento de manejar su unidad de transporte	X		X		X		X		
Dimensión 5: Costos del servicio									
71. Considera que cobra el precio justo a los pasajeros por el servicio que les ofrece	X		X		X		X		
72. Considera que el pago de peajes y el incremento de los costos de combustible afecta la demanda de los usuarios del servicio	X		X		X		X		
73. Usa diversas modalidades para el cobro del pasaje a sus usuarios	X		X		X		X		
74. Considera que el valor del pasaje cobrado es accesible para la mayoría de pasajeros	X		X		X		X		
75. El precio cobrado por el pasaje le alcanza holgadamente para cubrir los gastos en combustible	X		X		X		X		
Aspectos Generales							Si	No	
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario							X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación							X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial							X		
El número de ítems son suficientes para recoger la información En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir:							X		
Valoración de validez:									
Aplicable	X	Aplicable atendiendo las observaciones					No aplicable		
Validado por: Dra. Rosa García Seminario					Grado o especialidad: Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad				
Fecha: 05-05-2022			e-mail: ra_garse@hotmail.com						

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. García', written in a cursive style.

Firma y sello:

Nombre del instrumento: Cuestionario aplicado medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas

Dimensión / Ítems	Criterios de evaluación								Observaciones (si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que le pretende medir		
Ventas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Dimensión 1: Canasta básica									
76. El dinero que percibe le alcanza para cubrir las necesidades de su hogar	X		X		X		X		
77. En su hogar cuenta con los productos y servicios esenciales para asegurar el bienestar de los miembros de su familia	X		X		X		X		
78. Además de usted, otros miembros de su hogar aportan al sustento de la canasta básica familiar	X		X		X		X		
79. ¿Ha pasado carencias económicas que no le han permitido solventar los gastos de su hogar?	X		X		X		X		
80. ¿Lo que gana mensualmente le permite ahorrar o comprar bienes superfluos?	X		X		X		X		
Dimensión 2: Servicios básicos									
81. Su vivienda está construida con materiales de construcción resistentes	X		X		X		X		
82. Cuenta con internet en su vivienda para asegurar la conectividad	X		X		X		X		

educativa de sus hijos									
83. Cuenta con servicio de agua, luz, desagüe y se encuentra al día en los pagos	X		X		X		X		
84. Usa gas doméstico para cocinar o preparar sus alimentos diarios	X		X		X		X		
85. Su vivienda es lo suficientemente amplia para la cantidad de miembros de familia con los que cuenta	X		X		X		X		
Dimensión 3: Servicios de salud									
86. Cuenta usted y su familia con algún tipo de seguro de salud	X		X		X		X		
87. Cuando siente algún malestar recurre a la farmacia para auto medicarse	X		X		X		X		
88. Prefiere usar productos naturales que recurrir a los servicios de un profesional de la salud	X		X		X		X		
89. Encuentra siempre los medicamentos recetados por el doctor en el centro de salud de su zona	X		X		X		X		
90. Padece usted de alguna enfermedad que requiera llevar permanente tratamiento médico	X		X		X		X		
Dimensión 4: Oportunidades educativas									
91. Ha asistido o asiste a algún curso de capacitación ofrecido por el Ministerio de Transportes	X		X		X		X		
92. Usted o alguno de los miembros de su hogar siguió o está siguiendo estudios superiores	X		X		X		X		
93. Considera que la educación que	X		X		X		X		

reciben sus hijos o familiares en las instituciones educativas públicas es buena.									
94. Lee los manuales y reglamentos correspondientes para conocer las normas y reglas de tránsito,	X		X		X		X		
95. ¿En su ciudad existen escasas oportunidades educativas para los jóvenes que terminan los estudios secundarios?	X		X		X		X		
Dimensión 5: Disfrute y recreación									
96. Su familia realiza con frecuencia reuniones amicales y familiares para extender lazos de solidaridad	X		X		X		X		
97. Practica algún tipo de deporte colectivo para evitar el estrés laboral	X		X		X		X		
98. Su capacidad económica le permite realizar turismo interno en compañía de su familia	X		X		X		X		
99. Tiene días libres en su trabajo para disfrutarlos en actividades con sus familiares y amigos	X		X		X		X		
100. Asiste con frecuencia a reuniones, fiestas u otro tipo de actividades públicas realizadas por la comunidad	X		X		X		X		
Aspectos Generales							Si	No	
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario							X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación							X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial							X		
El número de ítems son suficientes para recoger la información En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir:							X		
Valoración de validez:									

Aplicable	<input checked="" type="checkbox"/>	Aplicable atendiendo las observaciones	<input type="checkbox"/>	No aplicable	
Validado por: Dra. Rosa García Seminario			Grado o especialidad: Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad		
Fecha: 05-05-2022		e-mail: ra_garse@hotmail.com			
Firma y sello: 					

Validación de instrumentos

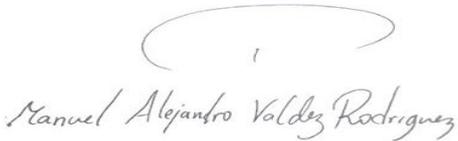
Formato para enfoque cuantitativo:

Nombre del instrumento: Cuestionario aplicado para medir la prestación de servicios de transporte terrestre local

Dimensión / Ítems	Criterios de evaluación								Observaciones (si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que le pretende medir		
Ventas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Dimensión 1: Elementos tangibles									
101. Su vehículo se encuentra en buen estado asegurando su funcionamiento eficiente	X		X		X		X		
102. Realiza el mantenimiento constante a su unidad vehicular para detectar problemas	X		X		X		X		
103. Su vehículo cuenta con la cantidad de asientos suficientes que garanticen la comodidad del pasajero	X		X		X		X		
104. Cuando su vehículo sufre algún desperfecto lo lleva de inmediato al mecánico	X		X		X		X		
105. Cuenta con otras unidades de transporte a parte del vehículo el cual conduce	X		X		X		X		
Dimensión 2: Confiabilidad									
106. Cumple a cabalidad con la ruta establecida para el traslado de los pasajeros	X		X		X		X		
107. Cumple las normas de tránsito, respeta los semáforos, señales	X		X		X		X		

y la velocidad permitida									
108. Estaciona en sitios establecidos o paraderos autorizados para recoger y dejar a los pasajeros	X		X		X		X		
109. Cuando los pasajeros presentan algún tipo de problema debido al servicio recibido, usted se ofrece a solucionarlo	X		X		X		X		
110. Existe suficiente disponibilidad de unidades para cubrir las rutas que se ofrecen	X		X		X		X		
Dimensión 3: Seguridad									
111. Cuenta con seguro vigente contra accidentes de tránsito	X		X		X		X		
112. Considera que la infraestructura de las carreteras hace difícil el transporte de pasajeros	X		X		X		X		
113. Existe la señalización adecuada al interior de su unidad para casos de emergencia	X		X		X		X		
114. Cuenta con un botiquín disponible para atender u ofrecer primeros auxilios a sus pasajeros	X		X		X		X		
115. Respeta el cupo máximo de usuarios permitidos en su unidad de transporte	X		X		X		X		
Dimensión 4: Calidad de atención									
116. Es usted amable y cordial con los pasajeros que traslada en su unidad vehicular	X		X		X		X		
117. Las unidades de transporte cuentan con la ventilación y	X		X		X		X		

climatización adecuada										
118. Usa uniforme y cuida mucho su presentación personal antes de ofrecer el servicio	X		X		X		X			
119. Informa con sinceridad a sus pasajeros acerca de las condiciones del servicio que usted brinda	X		X		X		X			
120. Es usted siempre respetuoso y prudente al momento de manejar su unidad de transporte	X		X		X		X			
Dimensión 5: Costos del servicio										
121. Considera que cobra el precio justo a los pasajeros por el servicio que les ofrece	X		X		X		X			
122. Considera que el pago de peajes y el incremento de los costos de combustible afecta la demanda de los usuarios del servicio	X		X		X		X			
123. Usa diversas modalidades para el cobro del pasaje a sus usuarios	X		X		X		X			
124. Considera que el valor del pasaje cobrado es accesible para la mayoría de pasajeros	X		X		X		X			
125. El precio cobrado por el pasaje le alcanza holgadamente para cubrir los gastos en combustible	X		X		X		X			
Aspectos Generales								Si	No	
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario								X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación								X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial								X		
El número de ítems son suficientes para recoger la información En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir:								X		
Valoración de validez:										
Aplicable	X	Aplicable atendiendo las observaciones					No aplicable			

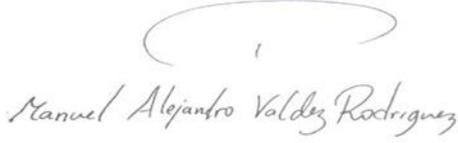
Validado por: Mg. Manuel Alejandro Valdez Rodríguez	Grado o especialidad: Magister en Administración
Fecha: 02-05-2022	e-mail: manuelvaldez@gmail.com
Firma y sello: 	

Nombre del instrumento: Cuestionario aplicado medir el desarrollo socioeconómico de los transportistas

Dimensión / Ítems	Criterios de evaluación								Observaciones (si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que le pretende medir		
Ventas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
Dimensión 1: Canasta básica									
126. El dinero que percibe le alcanza para cubrir las necesidades de su hogar	X		X		X		X		
127. En su hogar cuenta con los productos y servicios esenciales para asegurar el bienestar de los miembros de su familia	X		X		X		X		
128. Además de usted, otros miembros de su hogar aportan al sustento de la canasta básica familiar	X		X		X		X		
129. ¿Ha pasado carencias económicas que no le han permitido solventar los gastos de su hogar?	X		X		X		X		
130. ¿Lo que gana mensualmente le permite ahorrar o comprar bienes superfluos?	X		X		X		X		
Dimensión 2: Servicios básicos									
131. Su vivienda está construida con materiales de construcción resistentes	X		X		X		X		
132. Cuenta con internet en su vivienda para asegurar la conectividad	X		X		X		X		

educativa de sus hijos									
133. Cuenta con servicio de agua, luz, desagüe y se encuentra al día en los pagos	X		X		X		X		
134. Usa gas doméstico para cocinar o preparar sus alimentos diarios	X		X		X		X		
135. Su vivienda es lo suficientemente amplia para la cantidad de miembros de familia con los que cuenta	X		X		X		X		
Dimensión 3: Servicios de salud									
136. Cuenta usted y su familia con algún tipo de seguro de salud	X		X		X		X		
137. Cuando siente algún malestar recurre a la farmacia para auto medicarse	X		X		X		X		
138. Prefiere usar productos naturales que recurrir a los servicios de un profesional de la salud	X		X		X		X		
139. Encuentra siempre los medicamentos recetados por el doctor en el centro de salud de su zona	X		X		X		X		
140. Padece usted de alguna enfermedad que requiera llevar permanente tratamiento médico	X		X		X		X		
Dimensión 4: Oportunidades educativas									
141. Ha asistido o asiste a algún curso de capacitación ofrecido por el Ministerio de Transportes	X		X		X		X		
142. Usted o alguno de los miembros de su hogar siguió o está siguiendo estudios superiores	X		X		X		X		

Valoración de validez:

Aplicable	<input checked="" type="checkbox"/>	Aplicable atendiendo las observaciones	<input type="checkbox"/>	No aplicable	<input type="checkbox"/>
Validado por: Mg. Manuel Alejandro Valdez Rodríguez			Grado o especialidad: Magister en Administración		
Fecha: 02-05-2022		e-mail: manuelvaldez@gmail.com			
Firma y sello:					
					

Anexo 7
Prueba de normalidad

Tabla 11

Prueba de Kolmogórov Smirnov de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022

Pruebas No Paramétricas	N	Parámetros normales		Máximas diferencias extremas			Estadístico de prueba	Sig. asintótica (bilateral)
		Media	Desviación estándar	Absoluta	Positivo	Negativo		
Prestación de servicios de transporte terrestre local	60	74,67	11,179	,179	,069	-,179	,179	,000
Desarrollo socioeconómico	60	73,73	12,364	,133	,129	-,133	,133	,011
Canasta básica	60	16,80	2,736	,189	,121	-,189	,189	,000
Servicios básicos	60	12,47	2,943	,138	,101	-,138	,138	,006
Servicios de salud	60	14,73	3,303	,145	,124	-,145	,145	,003
Oportunidades educativas	60	14,93	3,047	,137	,137	-,130	,137	,007
Disfrute y recreación	60	14,80	3,574	,211	,110	-,211	,211	,000

Nota. Base de datos de la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas

Los resultados conseguidos en la prueba de Kolmogórov Smirnov aplicada para conocer la distribución de la muestra se presentan en la tabla 11, dicha prueba fue usada dado el tamaño muestral ($n > 50$), posibilitando observar que los niveles de significancia de las variables prestación del servicio de transporte terrestre local y desarrollo socioeconómico de los transportistas, tanto como de las dimensiones son menores al 5% ($p < 0.05$), lo que permite señalar que se trata de una distribución no normal, y que por ende resultan aplicables las pruebas no paramétricas, siendo seleccionado para este estudio el Coeficiente de Correlación de Spearman, el mismo que permitió comprobar que existe relación entre la prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022.

Anexo 8

Base de datos de la variable prestación de servicios de transporte terrestre local

MUESTRA	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL																										TOTAL	NIVEL										
	ELEMENTOS TANGIBLES						CONFIABILIDAD					SEGURIDAD					CALIDAD DE ATENCIÓN					COSTOS DEL SERVICIO																
	1	2	3	4	5	S T	NIVEL	6	7	8	9	10	S T	NIVEL	11	12	13	14	15	S T	NIVEL	16	17	18	19	20			S T	NIVEL	21	22	23	24	25	S T	NIVEL	
1	4	4	3	3	3	17	BUENA	4	3	3	2	2	14	BUENA	2	1	3	3	3	2	12	REGULAR	3	3	4	4	2	16	BUENA	2	2	3	3	2	12	REGULAR	71	BUENA
2	3	3	4	3	3	16	BUENA	3	4	4	4	4	19	BUENA	4	3	4	4	4	19	BUENA	4	4	3	4	4	19	BUENA	4	3	2	2	3	4	14	BUENA	87	BUENA
3	3	4	4	3	2	16	BUENA	3	3	3	2	3	14	BUENA	2	2	4	4	2	4	14	BUENA	3	3	3	4	3	16	BUENA	4	4	3	3	3	17	BUENA	77	BUENA
4	3	3	3	3	3	15	BUENA	3	3	3	3	2	4	BUENA	3	3	3	3	2	4	14	BUENA	3	3	3	3	3	15	BUENA	3	4	3	4	3	7	BUENA	75	BUENA
5	3	2	3	3	3	14	BUENA	3	2	4	2	3	14	BUENA	2	3	3	2	2	1	12	REGULAR	3	4	3	3	4	17	BUENA	4	4	3	3	4	18	BUENA	75	BUENA
6	3	3	3	2	1	12	REGULAR	3	3	2	2	1	1	REGULAR	2	2	3	3	2	2	1	REGULAR	3	2	3	3	3	14	BUENA	3	3	3	4	3	16	BUENA	65	REGULAR
7	3	4	4	3	3	17	BUENA	3	3	3	2	2	3	REGULAR	4	4	4	3	2	7	17	BUENA	2	4	4	4	4	18	BUENA	4	4	4	3	3	8	BUENA	83	BUENA
8	3	3	2	2	1	11	REGULAR	2	1	2	2	1	8	REGULAR	2	0	3	3	1	9	19	REGULAR	1	3	3	2	2	1	REGULAR	1	1	1	1	3	7	REGULAR	46	REGULAR
9	3	2	3	3	3	14	BUENA	3	2	2	2	3	12	REGULAR	2	3	3	2	2	2	12	REGULAR	3	2	3	3	2	13	REGULAR	2	4	3	3	4	6	BUENA	67	BUENA
10	3	4	3	4	3	17	BUENA	3	4	4	3	3	7	BUENA	3	3	4	3	3	6	16	BUENA	3	4	4	4	4	19	BUENA	4	2	3	3	3	5	BUENA	84	BUENA
11	4	4	4	4	2	18	BUENA	2	4	4	3	3	6	BUENA	4	3	4	3	3	7	17	BUENA	4	4	4	3	3	18	BUENA	3	2	2	3	4	4	BUENA	83	BUENA
12	3	4	3	4	2	16	BUENA	2	2	4	2	2	12	REGULAR	3	2	4	4	3	6	16	BUENA	3	3	4	4	4	18	BUENA	4	3	3	3	3	6	BUENA	78	BUENA
13	3	2	3	3	3	14	BUENA	3	2	4	2	3	4	BUENA	2	3	3	2	2	2	12	REGULAR	3	4	3	3	4	17	BUENA	4	4	3	3	4	8	BUENA	75	BUENA
14	2	4	3	3	1	13	REGULAR	2	2	3	3	1	1	REGULAR	1	1	3	3	2	0	10	REGULAR	2	4	3	3	3	15	BUENA	3	2	2	3	3	3	REGULAR	62	REGULAR
15	3	4	3	4	2	16	BUENA	4	4	2	2	4	6	BUENA	4	4	4	4	4	0	20	BUENA	4	4	4	4	4	0	BUENA	4	4	4	4	4	0	BUENA	92	BUENA
16	4	4	3	3	3	17	BUENA	4	3	3	2	2	14	BUENA	2	1	3	3	3	2	12	REGULAR	3	3	4	4	2	16	BUENA	2	2	3	3	2	2	REGULAR	71	BUENA
17	3	3	4	3	3	16	BUENA	3	4	4	4	4	9	BUENA	4	3	4	4	4	9	19	BUENA	4	4	3	4	4	19	BUENA	4	3	2	2	3	4	BUENA	87	BUENA
18	3	4	4	3	2	16	BUENA	3	3	3	2	3	4	BUENA	2	2	4	4	2	4	14	BUENA	3	3	3	4	3	16	BUENA	4	4	3	3	3	7	BUENA	77	BUENA
19	3	3	3	3	3	15	BUENA	3	3	3	3	2	4	BUENA	3	3	3	3	2	4	14	BUENA	3	3	3	3	3	15	BUENA	3	4	3	4	3	7	BUENA	75	BUENA
20	3	2	3	3	3	14	BUENA	3	2	4	2	3	4	BUENA	2	3	3	2	2	2	12	REGULAR	3	4	3	3	4	17	BUENA	4	4	3	3	4	8	BUENA	75	BUENA
21	3	3	3	2	1	12	REGULAR	3	3	2	2	1	1	REGULAR	2	2	3	3	2	2	12	REGULAR	3	2	3	3	3	14	BUENA	3	3	3	4	3	16	BUENA	65	REGULAR
22	3	4	4	3	3	17	BUENA	3	3	3	2	2	3	REGULAR	4	4	4	3	2	7	17	BUENA	2	4	4	4	4	18	BUENA	4	4	4	3	3	8	BUENA	83	BUENA

23	3	3	2	2	1	1	REGULA R	2	1	2	2	1	8	REGULA R	2	0	3	3	1	9	REGULA R	1	3	3	2	2	1	REGULA R	1	1	1	1	3	7	REGULA R	46	REGULA R
24	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	2	2	2	3	1	REGULA R	2	3	3	2	2	1	REGULA R	3	2	3	3	2	1	REGULA R	2	4	3	3	4	1	BUENA	67	BUENA
25	3	4	3	4	3	7	BUENA	3	4	4	3	3	7	BUENA	3	3	4	3	3	6	BUENA	3	4	4	4	4	9	BUENA	4	2	3	3	3	5	BUENA	84	BUENA
26	4	4	4	4	2	1	BUENA	2	4	4	3	3	1	BUENA	4	3	4	3	3	7	BUENA	4	4	4	3	3	1	BUENA	3	2	2	3	4	1	BUENA	83	BUENA
27	3	4	3	4	2	1	BUENA	2	2	4	2	2	1	REGULA R	3	2	4	4	3	6	BUENA	3	3	4	4	4	1	BUENA	4	3	3	3	3	1	BUENA	78	BUENA
28	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	2	4	2	3	1	BUENA	2	3	3	2	2	2	REGULA R	3	4	3	3	4	1	BUENA	4	4	3	3	4	1	BUENA	75	BUENA
29	2	4	3	3	1	3	REGULA R	2	2	3	3	1	1	REGULA R	1	1	3	3	2	0	REGULA R	2	4	3	3	3	1	BUENA	3	2	2	3	3	3	REGULA R	62	REGULA R
30	3	4	3	4	2	1	BUENA	4	4	2	2	4	1	BUENA	4	4	4	4	4	2	BUENA	4	4	4	4	4	2	BUENA	4	4	4	4	4	0	BUENA	92	BUENA
31	4	4	3	3	3	7	BUENA	4	3	3	2	2	4	BUENA	2	1	3	3	3	1	REGULA R	3	3	4	4	2	1	BUENA	2	2	3	3	2	1	REGULA R	71	BUENA
32	3	3	4	3	3	6	BUENA	3	4	4	4	4	9	BUENA	4	3	4	4	4	9	BUENA	4	4	3	4	4	9	BUENA	4	3	2	2	3	4	BUENA	87	BUENA
33	3	4	4	3	2	1	BUENA	3	3	3	2	3	4	BUENA	2	2	4	4	2	4	BUENA	3	3	3	4	3	6	BUENA	4	4	3	3	3	1	BUENA	77	BUENA
34	3	3	3	3	3	5	BUENA	3	3	3	3	2	4	BUENA	3	3	3	3	2	4	BUENA	3	3	3	3	3	5	BUENA	3	4	3	4	3	7	BUENA	75	BUENA
35	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	2	4	2	3	4	BUENA	2	3	3	2	2	2	REGULA R	3	4	3	3	4	1	BUENA	4	4	3	3	4	1	BUENA	75	BUENA
36	3	3	3	2	1	2	REGULA R	3	3	2	2	1	1	REGULA R	2	2	3	3	2	2	REGULA R	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	3	3	4	3	1	BUENA	65	REGULA R
37	3	4	4	3	3	1	BUENA	3	3	3	2	2	3	REGULA R	4	4	4	3	2	7	BUENA	2	4	4	4	4	1	BUENA	4	4	4	3	3	8	BUENA	83	BUENA
38	3	3	2	2	1	1	REGULA R	2	1	2	2	1	8	REGULA R	2	0	3	3	1	9	REGULA R	1	3	3	2	2	1	REGULA R	1	1	1	1	3	7	REGULA R	46	REGULA R
39	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	2	2	2	3	2	REGULA R	2	3	3	2	2	2	REGULA R	3	2	3	3	2	3	REGULA R	2	4	3	3	4	1	BUENA	67	BUENA
40	3	4	3	4	3	7	BUENA	3	4	4	3	3	7	BUENA	3	3	4	3	3	6	BUENA	3	4	4	4	4	9	BUENA	4	2	3	3	3	5	BUENA	84	BUENA
41	4	4	4	4	2	1	BUENA	2	4	4	3	3	6	BUENA	4	3	4	3	3	7	BUENA	4	4	4	3	3	1	BUENA	3	2	2	3	4	4	BUENA	83	BUENA
42	3	4	3	4	2	1	BUENA	2	2	4	2	2	2	REGULA R	3	2	4	4	3	6	BUENA	3	3	4	4	4	8	BUENA	4	3	3	3	3	1	BUENA	78	BUENA
43	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	2	4	2	3	4	BUENA	2	3	3	2	2	2	REGULA R	3	4	3	3	4	7	BUENA	4	4	3	3	4	8	BUENA	75	BUENA
44	2	4	3	3	1	3	REGULA R	2	2	3	3	1	1	REGULA R	1	1	3	3	2	0	REGULA R	2	4	3	3	3	5	BUENA	3	2	2	3	3	3	REGULA R	62	REGULA R
45	3	4	3	4	2	1	BUENA	4	4	2	2	4	6	BUENA	4	4	4	4	4	0	BUENA	4	4	4	4	4	2	BUENA	4	4	4	4	4	0	BUENA	92	BUENA
46	4	4	3	3	3	7	BUENA	4	3	3	2	2	4	BUENA	2	1	3	3	3	2	REGULA R	3	3	4	4	2	6	BUENA	2	2	3	3	2	2	REGULA R	71	BUENA
47	3	3	4	3	3	6	BUENA	3	4	4	4	4	9	BUENA	4	3	4	4	4	9	BUENA	4	4	3	4	4	9	BUENA	4	3	2	2	3	4	BUENA	87	BUENA
48	3	4	4	3	2	1	BUENA	3	3	3	2	3	4	BUENA	2	2	4	4	2	4	BUENA	3	3	3	4	3	6	BUENA	4	4	3	3	3	1	BUENA	77	BUENA
49	3	3	3	3	3	5	BUENA	3	3	3	3	2	4	BUENA	3	3	3	3	2	4	BUENA	3	3	3	3	3	5	BUENA	3	4	3	4	3	7	BUENA	75	BUENA
50	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	2	4	2	3	4	BUENA	2	3	3	2	2	2	REGULA R	3	4	3	3	4	1	BUENA	4	4	3	3	4	1	BUENA	75	BUENA
51	3	3	3	2	1	2	REGULA R	3	3	2	2	1	1	REGULA R	2	2	3	3	2	2	REGULA R	3	2	3	3	3	4	BUENA	3	3	3	4	3	6	BUENA	65	REGULA R

52	3	4	4	3	3	1	7	BUENA	3	3	3	2	2	1	3	REGULAR	4	4	4	3	2	1	7	BUENA	2	4	4	4	4	1	8	BUENA	4	4	4	3	3	1	8	BUENA	83	BUENA
53	3	3	2	2	1	1	1	REGULAR	2	1	2	2	1	8	REGULAR	2	0	3	3	1	9	REGULAR	1	3	3	2	2	1	1	REGULAR	1	1	1	1	3	7	REGULAR	46	REGULAR			
54	3	2	3	3	3	1	4	BUENA	3	2	2	2	3	2	2	REGULAR	2	3	3	2	2	2	REGULAR	3	2	3	3	2	3	REGULAR	2	4	3	3	4	6	BUENA	67	BUENA			
55	3	4	3	4	3	1	7	BUENA	3	4	4	3	3	1	7	BUENA	3	3	4	3	3	1	6	BUENA	3	4	4	4	4	1	9	BUENA	4	2	3	3	3	1	5	BUENA	84	BUENA
56	4	4	4	4	2	1	8	BUENA	2	4	4	3	3	1	6	BUENA	4	3	4	3	3	1	7	BUENA	4	4	4	3	3	1	8	BUENA	3	2	2	3	4	1	4	BUENA	83	BUENA
57	3	4	3	4	2	1	6	BUENA	2	2	4	2	2	1	2	REGULAR	3	2	4	4	3	1	6	BUENA	3	3	4	4	4	1	8	BUENA	4	3	3	3	3	1	6	BUENA	78	BUENA
58	3	2	3	3	3	1	4	BUENA	3	2	4	2	3	1	4	BUENA	2	3	3	2	2	1	2	REGULAR	3	4	3	3	4	1	7	BUENA	4	4	3	3	4	1	8	BUENA	75	BUENA
59	2	4	3	3	1	1	3	REGULAR	2	2	3	3	1	1	REGULAR	1	1	3	3	2	1	0	REGULAR	2	4	3	3	3	1	5	BUENA	3	2	2	3	3	1	3	REGULAR	62	REGULAR	
60	3	4	3	4	2	1	6	BUENA	4	4	2	2	4	1	6	BUENA	4	4	4	4	4	2	0	BUENA	4	4	4	4	4	2	0	BUENA	4	4	4	4	4	2	0	BUENA	92	BUENA

Base de datos de la variable desarrollo socioeconómico de los transportistas

MUESTRA	DESARROLLO SOCIOECONÓMICO																									TOTAL	NIVEL										
	CANASTA BÁSICA						SERVICIOS BÁSICOS						SERVICIOS DE SALUD						OPORTUNIDADES EDUCATIVAS					DISFRUTE Y RECREACIÓN													
	1	2	3	4	5	S T	NIVEL	6	7	8	9	10	S T	NIVEL	11	12	13	14	15	S T	NIVEL	16	17	18	19			20	S T	NIVEL	21	22	23	24	25	S T	NIVEL
1	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	3	2	2	0	11	MEDIO	3	3	3	4	3	16	ALTO	4	3	1	4	4	16	ALTO	3	2	1	1	1	8	MEDIO	71	ALTO
2	4	4	3	4	3	18	ALTO	2	3	2	2	2	11	MEDIO	3	3	3	3	3	15	ALTO	4	4	2	2	3	15	ALTO	3	4	4	3	3	17	ALTO	76	ALTO
3	3	3	4	3	3	16	ALTO	3	2	0	2	2	9	MEDIO	2	4	3	4	2	15	ALTO	2	3	2	1	1	9	MEDIO	4	4	4	3	2	17	ALTO	66	MEDIO
4	4	3	4	3	3	17	ALTO	2	2	2	3	2	11	MEDIO	3	2	2	4	3	14	ALTO	2	2	4	3	3	14	ALTO	3	4	4	4	4	19	ALTO	75	ALTO
5	2	4	3	4	2	15	ALTO	3	3	2	4	2	14	ALTO	2	2	3	1	2	10	MEDIO	2	3	3	1	4	13	MEDIO	2	3	3	2	4	14	ALTO	66	MEDIO
6	3	4	4	4	1	16	ALTO	3	3	3	3	1	13	MEDIO	3	3	4	3	2	15	ALTO	3	3	4	2	3	15	ALTO	3	4	3	3	2	15	ALTO	74	ALTO
7	4	4	4	4	4	20	ALTO	2	2	2	3	3	12	MEDIO	3	4	3	4	3	17	ALTO	1	1	2	3	4	11	MEDIO	3	4	4	3	3	17	ALTO	77	ALTO
8	4	1	2	1	2	10	MEDIO	3	1	2	1	2	9	MEDIO	1	2	2	2	2	9	MEDIO	2	2	3	3	3	13	MEDIO	4	2	4	0	0	10	MEDIO	51	MEDIO
9	4	3	3	3	3	16	ALTO	3	3	1	3	2	12	MEDIO	2	3	3	4	2	14	ALTO	3	4	3	3	3	16	ALTO	3	3	3	3	2	14	ALTO	72	ALTO
10	4	4	3	4	4	19	ALTO	4	3	3	4	3	17	ALTO	3	4	4	4	3	18	ALTO	4	4	4	3	4	19	ALTO	4	4	4	4	2	18	ALTO	91	ALTO
11	4	3	4	4	4	19	ALTO	3	2	2	3	3	13	MEDIO	2	4	3	4	3	16	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	3	4	1	3	15	ALTO	83	ALTO
12	4	3	4	4	4	19	ALTO	4	4	2	4	3	17	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	3	4	4	4	4	19	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	95	ALTO
13	2	4	3	4	2	15	ALTO	3	3	2	4	2	14	ALTO	2	2	3	1	2	10	MEDIO	2	3	3	1	4	13	MEDIO	2	3	3	2	4	14	ALTO	66	MEDIO
14	2	4	3	2	2	13	MEDIO	2	1	1	2	1	7	MEDIO	2	2	3	3	2	12	MEDIO	2	2	4	2	3	13	MEDIO	2	2	2	0	2	8	MEDIO	53	MEDIO
15	4	3	4	4	4	19	ALTO	4	3	4	4	2	17	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	4	4	4	2	18	ALTO	4	4	4	0	4	16	ALTO	90	ALTO
16	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	3	2	2	0	11	MEDIO	3	3	3	4	3	16	ALTO	4	3	1	4	4	16	ALTO	3	2	1	1	1	8	MEDIO	71	ALTO
17	4	4	3	4	3	18	ALTO	2	3	2	2	2	11	MEDIO	3	3	3	3	3	15	ALTO	4	4	2	2	3	15	ALTO	3	4	4	3	3	17	ALTO	76	ALTO
18	3	3	4	3	3	16	ALTO	3	2	0	2	2	9	MEDIO	2	4	3	4	2	15	ALTO	2	3	2	1	1	9	MEDIO	4	4	4	3	2	17	ALTO	66	MEDIO
19	4	3	4	3	3	17	ALTO	2	2	2	3	2	11	MEDIO	3	2	2	4	3	14	ALTO	2	2	4	3	3	14	ALTO	3	4	4	4	4	19	ALTO	75	ALTO
20	2	4	3	4	2	15	ALTO	3	3	2	4	2	14	ALTO	2	2	3	1	2	10	MEDIO	2	3	3	1	4	13	MEDIO	2	3	3	2	4	14	ALTO	66	MEDIO
21	3	4	4	4	1	16	ALTO	3	3	3	3	1	13	MEDIO	3	3	4	3	2	15	ALTO	3	3	4	2	3	15	ALTO	3	4	3	3	2	15	ALTO	74	ALTO
22	4	4	4	4	4	20	ALTO	2	2	2	3	3	12	MEDIO	3	4	3	4	3	17	ALTO	1	1	2	3	4	11	MEDIO	3	4	4	3	3	17	ALTO	77	ALTO
23	4	1	2	1	2	10	MEDIO	3	1	2	1	2	9	MEDIO	1	2	2	2	2	9	MEDIO	2	2	3	3	3	13	MEDIO	4	2	4	0	0	10	MEDIO	51	MEDIO
24	4	3	3	3	3	16	ALTO	3	3	1	3	2	12	MEDIO	2	3	3	4	2	14	ALTO	3	4	3	3	3	16	ALTO	3	3	3	3	2	14	ALTO	72	ALTO

25	4	4	3	4	4	19	ALTO	4	3	3	4	3	17	ALTO	3	4	4	4	3	18	ALTO	4	4	4	3	4	19	ALTO	4	4	4	4	2	18	ALTO	91	ALTO
26	4	3	4	4	4	19	ALTO	3	2	2	3	3	13	MEDIO	2	4	3	4	3	16	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	3	4	1	3	15	ALTO	83	ALTO
27	4	3	4	4	4	19	ALTO	4	4	2	4	3	17	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	3	4	4	4	4	19	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	95	ALTO
28	2	4	3	4	2	15	ALTO	3	3	2	4	2	14	ALTO	2	2	3	1	2	10	MEDIO	2	3	3	1	4	13	MEDIO	2	3	3	2	4	14	ALTO	66	MEDIO
29	2	4	3	2	2	13	MEDIO	2	1	1	2	1	7	MEDIO	2	2	3	3	2	12	MEDIO	2	2	4	2	3	13	MEDIO	2	2	2	0	2	8	MEDIO	53	MEDIO
30	4	3	4	4	4	19	ALTO	4	3	4	4	2	17	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	4	4	4	2	18	ALTO	4	4	4	0	4	16	ALTO	90	ALTO
31	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	3	2	2	0	11	MEDIO	3	3	3	4	3	16	ALTO	4	3	1	4	4	16	ALTO	3	2	1	1	1	8	MEDIO	71	ALTO
32	4	4	3	4	3	18	ALTO	2	3	2	2	2	11	MEDIO	3	3	3	3	3	15	ALTO	4	4	2	2	3	15	ALTO	3	4	4	3	3	17	ALTO	76	ALTO
33	3	3	4	3	3	16	ALTO	3	2	0	2	2	9	MEDIO	2	4	3	4	2	15	ALTO	2	3	2	1	1	9	MEDIO	4	4	4	3	2	17	ALTO	66	MEDIO
34	4	3	4	3	3	17	ALTO	2	2	2	3	2	11	MEDIO	3	2	2	4	3	14	ALTO	2	2	4	3	3	14	ALTO	3	4	4	4	4	19	ALTO	75	ALTO
35	2	4	3	4	2	15	ALTO	3	3	2	4	2	14	ALTO	2	2	3	1	2	10	MEDIO	2	3	3	1	4	13	MEDIO	2	3	3	2	4	14	ALTO	66	MEDIO
36	3	4	4	4	1	16	ALTO	3	3	3	3	1	13	MEDIO	3	3	4	3	2	15	ALTO	3	3	4	2	3	15	ALTO	3	4	3	3	2	15	ALTO	74	ALTO
37	4	4	4	4	4	20	ALTO	2	2	2	3	3	12	MEDIO	3	4	3	4	3	17	ALTO	1	1	2	3	4	11	MEDIO	3	4	4	3	3	17	ALTO	77	ALTO
38	4	1	2	1	2	10	MEDIO	3	1	2	1	2	9	MEDIO	1	2	2	2	2	9	MEDIO	2	2	3	3	3	13	MEDIO	4	2	4	0	0	10	MEDIO	51	MEDIO
39	4	3	3	3	3	16	ALTO	3	3	1	3	2	12	MEDIO	2	3	3	4	2	14	ALTO	3	4	3	3	3	16	ALTO	3	3	3	3	2	14	ALTO	72	ALTO
40	4	4	3	4	4	19	ALTO	4	3	3	4	3	17	ALTO	3	4	4	4	3	18	ALTO	4	4	4	3	4	19	ALTO	4	4	4	4	2	18	ALTO	91	ALTO
41	4	3	4	4	4	19	ALTO	3	2	2	3	3	13	MEDIO	2	4	3	4	3	16	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	3	4	1	3	15	ALTO	83	ALTO
42	4	3	4	4	4	19	ALTO	4	4	2	4	3	17	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	3	4	4	4	4	19	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	95	ALTO
43	2	4	3	4	2	15	ALTO	3	3	2	4	2	14	ALTO	2	2	3	1	2	10	MEDIO	2	3	3	1	4	13	MEDIO	2	3	3	2	4	14	ALTO	66	MEDIO
44	2	4	3	2	2	13	MEDIO	2	1	1	2	1	7	MEDIO	2	2	3	3	2	12	MEDIO	2	2	4	2	3	13	MEDIO	2	2	2	0	2	8	MEDIO	53	MEDIO
45	4	3	4	4	4	19	ALTO	4	3	4	4	2	17	ALTO	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	4	4	4	2	18	ALTO	4	4	4	0	4	16	ALTO	90	ALTO
46	4	4	4	4	4	20	ALTO	4	3	2	2	0	11	MEDIO	3	3	3	4	3	16	ALTO	4	3	1	4	4	16	ALTO	3	2	1	1	1	8	MEDIO	71	ALTO
47	4	4	3	4	3	18	ALTO	2	3	2	2	2	11	MEDIO	3	3	3	3	3	15	ALTO	4	4	2	2	3	15	ALTO	3	4	4	3	3	17	ALTO	76	ALTO
48	3	3	4	3	3	16	ALTO	3	2	0	2	2	9	MEDIO	2	4	3	4	2	15	ALTO	2	3	2	1	1	9	MEDIO	4	4	4	3	2	17	ALTO	66	MEDIO
49	4	3	4	3	3	17	ALTO	2	2	2	3	2	11	MEDIO	3	2	2	4	3	14	ALTO	2	2	4	3	3	14	ALTO	3	4	4	4	4	19	ALTO	75	ALTO
50	2	4	3	4	2	15	ALTO	3	3	2	4	2	14	ALTO	2	2	3	1	2	10	MEDIO	2	3	3	1	4	13	MEDIO	2	3	3	2	4	14	ALTO	66	MEDIO
51	3	4	4	4	1	16	ALTO	3	3	3	3	1	13	MEDIO	3	3	4	3	2	15	ALTO	3	3	4	2	3	15	ALTO	3	4	3	3	2	15	ALTO	74	ALTO
52	4	4	4	4	4	20	ALTO	2	2	2	3	3	12	MEDIO	3	4	3	4	3	17	ALTO	1	1	2	3	4	11	MEDIO	3	4	4	3	3	17	ALTO	77	ALTO
53	4	1	2	1	2	10	MEDIO	3	1	2	1	2	9	MEDIO	1	2	2	2	2	9	MEDIO	2	2	3	3	3	13	MEDIO	4	2	4	0	0	10	MEDIO	51	MEDIO

54	4	3	3	3	3	1 6	ALTO	3	3	1	3	2	1 2	MEDI O	2	3	3	4	2	1 4	ALTO	3	4	3	3	3	1 6	ALTO	3	3	3	3	2	1 4	ALTO	72	ALTO
55	4	4	3	4	4	1 9	ALTO	4	3	3	4	3	1 7	ALTO	3	4	4	4	3	1 8	ALTO	4	4	4	3	4	1 9	ALTO	4	4	4	4	2	1 8	ALTO	91	ALTO
56	4	3	4	4	4	1 9	ALTO	3	2	2	3	3	1 3	MEDI O	2	4	3	4	3	1 6	ALTO	4	4	4	4	4	2 0	ALTO	4	3	4	1	3	1 5	ALTO	83	ALTO
57	4	3	4	4	4	1 9	ALTO	4	4	2	4	3	1 7	ALTO	4	4	4	4	4	2 0	ALTO	3	4	4	4	4	1 9	ALTO	4	4	4	4	4	2 0	ALTO	95	ALTO
58	2	4	3	4	2	1 5	ALTO	3	3	2	4	2	1 4	ALTO	2	2	3	1	2	1 0	MEDI O	2	3	3	1	4	1 3	MEDI O	2	3	3	2	4	1 4	ALTO	66	MEDI O
59	2	4	3	2	2	1 3	MEDI O	2	1	1	2	1	7	MEDI O	2	2	3	3	2	1 2	MEDI O	2	2	4	2	3	1 3	MEDI O	2	2	2	0	2	8	MEDI O	53	MEDI O
60	4	3	4	4	4	1 9	ALTO	4	3	4	4	2	1 7	ALTO	4	4	4	4	4	2 0	ALTO	4	4	4	4	2	1 8	ALTO	4	4	4	0	4	1 6	ALTO	90	ALTO



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ALVA LOYOLA MARIA ELENA, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TRUJILLO, asesor de Tesis titulada: " Prestación del servicio de transporte terrestre local y el desarrollo socioeconómico de los transportistas del Distrito de Huamachuco, 2022. ", cuyo autor es CHACON POLO JUAN CARLOS, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TRUJILLO, 06 de Agosto del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ALVA LOYOLA MARIA ELENA DNI: 06267406 ORCID 0000-0002-3034-2170	Firmado digitalmente por: MALVALO el 06-08-2022 05:31:48

Código documento Trilce: TRI - 0394681