

**UNIVERSIDAD NACIONAL “HERMILIO VALDIZAN”**

**FACULTAD DE ECONOMIA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



**TESIS**

---

---

**“LOS TRIMOVILES Y SU INFLUENCIA EN EL CRECIMIENTO  
ECONÓMICO EN EL DISTRITO DE HUANUCO, 2011 – 2016”**

---

---

**TESIS PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE:  
ECONOMISTA**

**TESISTAS:**

ACCILIO HILARIO, RODRIGO LOLO  
COZ CHUQUIY AURI, SPENCER FRAY  
MARCELO ESPINOZA, DIANA CAROLINA

**ASESORA:**

**DRA. TELLO CORNEJO, Janeth Leynig**

**HUANUCO – PERU**

**2019**

## **EDICATORIA**

A Dios por darme fuerzas en los momentos más difíciles, a mis padres por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad; muchos de mis logros se los debo a ustedes; a mis hermanos que estuvieron pendiente de mí en cada momento a todos ellos porque me formaron con regla y con algunas libertades, a mi primo que me cuida desde el cielo.

**Rodrigo Lolo**

A Dios por guiar mi camino y darme fuerza para no desmayar con los problemas presentados, a mi madre por el apoyo incondicional en los momentos difíciles y a mi hermano José por ser mi motivación para no rendirme demostrando esfuerzo por ser un ejemplo para él.

**Diana Carolina**

A Dios por las bendiciones infinitas por su poder de guía y fortaleza que encamina mis pasos día a día, a mis padres por el apoyo incondicional y a mis hermanos por sus sabios consejos que fortalecen mi modo de pensar y actuar como persona del bien.

**Spencer Fray**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecemos a Dios por habernos acompañado y guiado a lo largo de nuestra carrera universitaria, por ser nuestra fortaleza en los momentos de debilidad y por brindarnos una vida llena de aprendizaje, experiencias y felicidad.

Agradecemos también a nuestros padres, por brindarnos su apoyo en todo momento, por los valores inculcados, por habernos dado la oportunidad de tener una buena educación en el transcurso de nuestras vidas y ser nuestros ejemplos a seguir.

A nuestros hermanos por ser parte importante en nuestras vidas y representar la unidad familiar.

A los profesores de la Facultad de Economía por su orientación y atención a nuestras consultas.

A nuestros amigos por hacer de nuestra etapa universitaria un trayecto de vivencias imborrables.

**Rodrigo, Spencer y Diana**

## RESUMEN

El presente trabajo tiene por finalidad analizar los principales determinantes del incremento del medio de transporte – trimoviles, además de su influencia en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco, periodo 2011 al 2016, la metodología de estudio que se utilizó en esta investigación es el descriptivo – correlacional, de tipo aplicada y longitudinal. Las técnicas utilizadas son el análisis documental y la encuesta, a través de las fichas de registro de datos y los cuestionarios (para la encuesta piloto). La muestra estuvo conformada por el total de la población, en la que todas las unidades de investigación son consideradas como muestra. Para la encuesta piloto, la muestra evaluada estuvo compuesta por 38 conductores siendo este el 10% de la muestra de 378 conductores, de una población de 25000 trimoviles, hasta el año 2018. En los resultados encontramos que el coeficiente de determinación es alto, donde el comportamiento del número de trimoviles esta explicado en 94% por las variables exógenas indicadas en el modelo y 6% por variables ajenas al modelo, por lo que el incremento de la población y el desempleo son determinantes del incremento de los medios de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco, periodo 2011 - 2016, dado su valor de significancia positiva. Por otro lado, el comportamiento del valor agregado bruto esta explicado en 98% por las variables exógenas indicadas en el modelo y 2% por variables ajenas al modelo, por lo que se concluye que los medios de transporte – trimoviles si influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco, periodo 2011 - 2016.

## ÍNDICE

<b>I.</b>	<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....</b>	<b>11</b>
<b>1.1.</b>	<b>Fundamentación del problema.....</b>	<b>11</b>
<b>1.2.</b>	<b>Formulación del Problema .....</b>	<b>13</b>
	Problema General .....	13
	Problemas Específicos .....	14
<b>1.3.</b>	<b>Objetivos .....</b>	<b>14</b>
	Objetivo general.....	14
	Objetivos específicos .....	14
<b>1.4.</b>	<b>Justificación e Importancia .....</b>	<b>15</b>
<b>1.5.</b>	<b>Alcances y limitaciones .....</b>	<b>16</b>
	1.5.1. Alcances .....	16
	1.5.2. Limitaciones .....	17
<b>II.</b>	<b>MARCO TEORICO .....</b>	<b>18</b>
<b>2.1.</b>	<b>Revisión de estudios realizados .....</b>	<b>18</b>
<b>2.2.</b>	<b>Fundamentación Teórica .....</b>	<b>24</b>
<b>2.3.</b>	<b>Marco conceptual .....</b>	<b>37</b>
<b>2.4.</b>	<b>Algunos hechos actualizados.....</b>	<b>40</b>

<b>III. HIPOTESIS, VARIABLES, INDICADORES Y DEFINICIONES OPERACIONALES.....</b>	<b>65</b>
<b>3.1. Hipótesis.....</b>	<b>65</b>
Hipótesis General.....	65
Hipótesis Específicos .....	65
<b>3.2. Sistema de Variables – Dimensiones e Indicadores .....</b>	<b>66</b>
<b>3.3. Definición Operacional de Variables– Dimensiones e Indicadores.....</b>	<b>67</b>
<b>IV. MARCO METODOLOGICO .....</b>	<b>68</b>
<b>4.1. Nivel, Tipo y Método de investigación .....</b>	<b>68</b>
4.1.1. Nivel de Investigación.....	68
4.1.2. Tipo de Investigación .....	68
4.1.3. Método de investigación.....	69
<b>4.2. Diseño de Investigación.....</b>	<b>70</b>
<b>V. UNIVERSO / POBLACION.....</b>	<b>72</b>
<b>5.1. Determinación del universo/población.....</b>	<b>72</b>
<b>VI. TECNICAS DE RECOLECCION Y TRATAMIENTO DE DATOS.....</b>	<b>73</b>

<b>6.1. Fuentes, técnicas e instrumentos de recolección de datos</b> .....	73
6.1.1. Fuentes .....	73
6.1.2. Técnicas.....	73
6.1.3. Instrumentos .....	74
<b>6.2. Procesamiento y presentación de datos</b> .....	75
6.2.1. Procesamiento de datos .....	75
6.2.2. Presentación de datos .....	75
6.2.2.1. Modelo Econométrico .....	75
6.2.3. Verificación de hipótesis .....	77
6.2.3.1. Especificación del Modelo .....	77
6.2.3.2. Demostración de la influencia del modelo en el Crecimiento Económico .....	80
<b>AYUDANDO A LOS CONTRASTES DE HIPOTESIS</b> .....	99
Hipótesis General .....	99
Hipótesis Específicos .....	99
6.2.4. Discusión de resultados .....	100
<b>VII. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y PRESUPUESTALES</b> .	106
<b>7.1. Potencial humano</b> .....	106
<b>7.2. Recursos materiales</b> .....	106

<b>7.3. Recursos financieros.....</b>	<b>107</b>
<b>7.4. Costos .....</b>	<b>107</b>
<b>7.5. Cronograma de acciones.....</b>	<b>108</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>109</b>
<b>SUGERENCIAS.....</b>	<b>110</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>111</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>118</b>

## INTRODUCCION

Para analizar la influencia de los trimóviles, cuya principal característica es la fuente para obtener ingresos que son el sustento de las familias, en el crecimiento económico, definida como el aumento del PBI de un país, teniendo como indicador el Valor Absoluto Bruto (VAB), es necesario mencionar sus causas. Una de ellas es el desempleo, que es la falta de trabajo para las personas que están en edad y condiciones de trabajar. El desempleo lo viven aquellas personas que realizan actividades que les permita obtener alguna ganancia, pero no tienen empleo fijo sino ocasional. Son personas que buscan su subsistencia en alguna actividad en la que perciban un ingreso para poder subsistir; pueden ser actividades insalubres y de poca productividad y remuneración. Otra de las causas, es la población, ya que si se incrementa el número de trimóviles es porque la población está creciendo.

La investigación de esta problemática se realizó por el interés de conocer por qué ha crecido el volumen de trimóviles en la ciudad de Huánuco y cuanto ha aportado al crecimiento económico de la ciudad. Esto permitió identificar las condiciones de transitabilidad vehicular. Por otra parte, establecer los principales determinantes del incremento de trimóviles, teniendo en cuenta los indicadores socioeconómicos de los conductores.

La investigación se realizó mediante la ficha de registro de datos, además de una encuesta piloto a los conductores, siendo estos informantes clave de manera directa.

Un informante clave es una característica de la muestra no probabilística conocida como intencional. Durante la investigación de campo, uno de los obstáculos fue el temor de los conductores para aceptar responder las preguntas del cuestionario. La desconfianza que ellos indicaban, era por brindar información muy personal, además del tiempo, pues manifestaban no tener tiempo para responder nuestras preguntas.

El presente estudio consta de las siguientes partes: Capítulo I. Planteamiento del problema. Fundamentación y formulación del problema, formulación del objetivo general y objetivos específicos, así como justificación e importancia y limitaciones del estudio. Capítulo II. Marco Teórico. Revisión de estudios realizados, fundamentación teórica y marco conceptual. Capítulo III. Hipótesis, variables, indicadores y definiciones operacionales. Capítulo IV. Marco metodológico. Nivel, tipo y diseño de investigación. Capítulo V. Población y muestra. Capítulo VI. Técnicas de recolección y tratamiento de datos. Fuentes, técnicas e instrumentos de recolección de datos, procesamiento y presentación de datos, verificación de hipótesis y discusión de resultados. Capítulo VII. Aspectos administrativos y presupuestales. Potencial humano, recursos materiales recursos financieros, costos y cronograma de acciones. Finalmente, las conclusiones y sugerencias, además de las referencias bibliográficas y anexos.

## **I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1.Fundamentación del problema**

En el gobierno de Fujimori en los años 90 otorga el permiso para que ingrese los autos usados al país. En el gobierno de Alejandro Toledo gracias al TLC llegan de la india importados más trimoviles gracias a esos dos reformas es lo que da impulso al incremento del parque automotor.

En América Latina, aproximado en las décadas de los 80 y 90, se llevaron a cabo una serie de reformas estructurales, reformas de importación y gran impacto a las ventas de trimoviles que consistieron fundamentalmente en la desregularización y apertura de los mercados, es decir, nuestras economías se vieron inmersas en un proceso de liberalización económica, lo que ocasionó una mayor oferta en el sector transportes.

Las reformas económicas de los años noventa en la región trajeron consigo, entre otros efectos, tasas de propiedad de un vehículo esté dejando de ser un sueño inalcanzable y se transforme en un hecho consumado para muchas familias. El aumento de la tasa de motorización es un fenómeno que se repite en casi toda América Latina y ha permitido, especialmente a la clase media, cosechar uno de los frutos más importantes del avance tecnológico del siglo XX.

En los países en que la reforma económica se impuso de una manera rápida, la importación de automóviles, trimoviles y otros vehículos más creció en forma igualmente acelerada

El Perú liberó la importación no sólo de trimoviles y automóviles nuevos, sino también de usados (exceptuando un breve período entre febrero y noviembre de 1996). Por lo tanto, el precio medio por unidad bajó, lo que indica que el número de unidades importadas habría crecido en una proporción mayor que los gastos de importación. En el caso de Piura, determina que la calidad del servicio del transporte es muy baja, siendo las pérdidas de tiempo de viaje muy altas. Asimismo, sobre el transporte público en Piura, sostienen que la problemática del transporte urbano se caracteriza principalmente por el caos y el desorden que originan los distintos tipos de vehículos de transporte como: taxis, combis, moto taxis y motos lineales y que las medidas para intentar solucionar esta problemática por parte de las autoridades siempre han encontrado resistencia por parte de los transportistas, los cuales logran sus objetivos incumpliendo las normas establecidas al respecto.

El crecimiento de los trimoviles (bajaj) en Huánuco, ha generado muchas controversias tanto positivo y negativo por lo cual se habla mucho de un factor de crecimiento económico y por el otro lado de caos vehicular o congestión vehicular fomentando así políticas de entidades públicas y privadas para tener mayor objetividad en cuanto a la circulación de trimoviles en la ciudad de Huánuco.

Los graves problemas que enfrentan por el lado negativo es la informalidad, la congestión vehicular y las posibles soluciones para contribuir a la solución del caos urbano vehicular en la ciudad de Huánuco, fija un lado positivo para la economía desarrollando métodos para una posible solución, de tal manera que el grupo de investigación planteara de como los trimoviles influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco y cuáles son esos determinantes que influye en el incremento de los trimoviles.

## **1.2. Formulación del Problema**

Problema General

¿Cuáles son los determinantes del incremento del medio de transporte – trimóviles en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011 - 2016?

### Problemas Específicos

**P.E.-1:** ¿Cómo el crecimiento demográfico influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016?

**P.E.-2:** ¿Cómo el desempleo influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016?

**P.E.-3:** ¿De qué manera los medios de transporte - trimoviles influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016?

### 1.3.Objetivos

#### Objetivo general

Analizar los determinantes del incremento del medio de transporte - trimóviles en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016.

#### Objetivos específicos

**O.E.-1:** Analizar si el crecimiento demográfico influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016.

**O.E.-2:** Analizar si el desempleo influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016.

**O.E.-3:** Determinar si los medios de transporte - trimoviles influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016.

#### **1.4.Justificación e Importancia**

Esta investigación analizara los principales determinantes del incremento del medio de transporte - trimóviles que influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco, ya que este hecho social se ha ido incrementando, lo cual involucra a más personas y es importante saber más acerca de ésta. Siendo el distrito de Huánuco el que tiene la mayor población de toda la provincia, se ha considerado oportuno realizar esta investigación dentro de este ámbito y se optó por el periodo de estudio 2011 – 2016, porque en este periodo se reflejaba la mayor cantidad de vehículos trimoviles, según SUNARP. Además, resulta oportuno describir la situación social y económica de los moto-taxistas en Huánuco, para ofrecer una visión más amplia y real de este empleo.

Siendo este fenómeno una opción rápida de empleo, resulta una limitante en el desarrollo académico y profesional de muchos jóvenes dedicados al moto-taxismo, siendo esta investigación de suma importancia para proporcionar mayor información sobre la situación tanto social como

económica, a las entidades gubernamentales y ONG, además dar a conocer por qué optaron por este empleo, tomándolo como un problema social que va creciendo hoy en día y por el cual se debe hacer algo, teniendo el bienestar del ciudadano como el fin principal. Sin embargo, el incremento de los mototaxistas crea un aporte en las cifras del crecimiento económico al crearse mayores puestos de trabajo e ingresos en los municipios. Con referencia a lo anterior, esta investigación será un antecedente en la EAP de Economía de la Universidad Nacional Hermilio Valdizan; ya que servirá como punto de partida para próximos estudios sobre este hecho social en la ciudad de Huánuco, puesto que no se han realizado estudios de este tipo anteriormente.

## **1.5. Alcances y limitaciones**

### 1.5.1. Alcances

#### 1.5.1.1. Alcance espacial

La investigación se realizada a nivel del distrito de Huánuco.

#### 1.5.1.2. Alcance temporal

El periodo de estudio de la presente investigación comprende los años 2011 al 2016.

#### 1.5.1.3. Alcance poblacional

La población de estudio estará conformada por el número de vehículos trimoviles registrados en el periodo 2011-2016 que benefician al crecimiento económico en el distrito de Huánuco, para ellos se hará uso de información secundaria de la SUNARP, INEI. Gerencia de transporte de la municipalidad provincial de Huánuco.

#### 1.5.1.4. Alcance temático

Se abordará como variables de crecimiento económico:

Valor agregado bruto (VAB).

Población: tasa de crecimiento poblacional en Huánuco

Desempleo: tasa de población desempleo por provincia de Huánuco

Trimoviles: número de trimoviles en circulación registrados en Huánuco

#### 1.5.2. Limitaciones

En la presente investigación, se tiene como limitación, la escasa información encontrada hasta ahora sobre el tema, poca información de data estadística, además de la accesibilidad y tiempo para obtener la información de la Gerencia de Transporte en la Municipalidad Provincial de Huánuco.

## **II. MARCO TEORICO**

### **2.1.Revisión de estudios realizados**

Según, (v., 2010) Panorama del Moto-taxismo. Este tipo de vehículo surge en Tailandia en los años 50 teniendo como contexto la segunda guerra mundial. Ante este escenario Leun Pongsopo un empresario tailandés empieza a crear este tipo de vehículo.

El Perú fue uno de los países en adoptar este tipo de vehículo según la secretaria técnica del concejo de trasportes lima callao por la adaptabilidad al tipo de geografía que tiene el país.

En la década del 1990 las causas del incremento del boom de moto taxis fue por el crecimiento desordenado de la ciudad producto de las migraciones.

A continuación, se presenta una síntesis de las investigaciones revisadas, destacándose los trabajos que han tenido una gran repercusión en relación y en forma específica al tema abordado en este estudio.

Según, (Osorio Tello & Vargas Atoche, 2017), en su trabajo de investigación, “Situación socioeconómica de los moto taxistas de la empresa de transportes Plus SRL. Cajamarca año 2017”, muestra que sus objetivos generales es Identificar la situación socioeconómica de los moto-taxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017.

Determinar la situación social de la moto-taxista de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017 y describir la situación económica de la moto-taxista de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017.

Y que llega a una hipótesis que las moto-taxistas de la empresa de transportes Plus SRL. del distrito de Cajamarca, se ubican en un nivel socioeconómico medio, a lo largo del año 2017.

Según, (Padilla de la Ossa, 24 de noviembre 2015) en su trabajo de investigación “Efectos del moto-taxismo en la movilidad urbana de montería(Colombia)”, muestra en su objetivo general caracterizar y describir cómo el comportamiento social y los modos de vida de los usuarios dan lugar al uso del transporte artesanal e informal (moto-taxismo) en la ciudad de Montería, mostrando así como impacta significativamente en la movilidad urbana y en sus objetivos específicos: Establecer las incidencias

del modo de vida de las personas para la elección de un transporte artesanal y sus repercusiones en la movilidad urbana de la ciudad.

Identificar los principales factores influyentes en la elección del moto-taxismo por parte de los habitantes de la ciudad de Montería (Colombia), analizar mediante entrevistas semi estructuradas, como la localización, el comportamiento cultural y los modos económicos influyen en la escogencia de un transporte informal en la ciudad de Montería (Colombia) y determinar cómo las prácticas de desplazamiento a través del transporte artesanal e informal está relacionada con la subsistencia de las personas y la segregación en la ciudad de Montería (Colombia).

Dando así como hipótesis que: el transporte público genera conexión de los habitantes con el territorio, cuando su oferta es ineficiente y/o costosa, se desarrolla un transporte informal que reposa solo en las personas con mayor vulnerabilidad social para movilizarse y desplazarse en un determinado lugar para el cumplimiento de sus actividades cotidianas, esto afecta las condiciones de los viajes y la calidad de los mismos .Esta coyuntura provoca efectos en la movilidad urbana del territorio porque abre la división del transporte.

Según,(Hernández Zevallos, 2014). –“Terminal terrestre para contribuir a la solución del caos urbano vehicular en la ciudad de Huánuco”,

el estado deficiente con respecto al transporte terrestre de pasajeros, debido al incremento del parque automotor, supera el área de vías existentes, lo que ha generado un flujo vehicular desmesurado, intenso y caótico, sobrecargando la infraestructura vial, la misma que por su aspecto colonial (estrechos de las calles con secciones de vías que poseen entre 9 y 10 metros), no está en capacidad de albergar parqueos, estacionamientos, agencias de transportes, paraderos temporales y demás, haciendo antes que un medio favorable, un gran problema para esta ciudad. El objetivo general del estudio es determinar la problemática urbana en Huánuco originada por la sobrecarga de vehículos de transporte terrestre interprovincial, nacional y las secciones de vías coloniales. Para dicha investigación se empleará el método descriptivo, porque emplearemos herramientas que nos permitan medir y saber la situación actual del tema (encuestas, tablas de recopilación de datos, tablas de conteo, etc.) y dichos resultados serán expuestos paulatinamente según se requiera. Las principales conclusiones son las siguientes: - Ayudar a contribuir a la solución del caos urbano vehicular en el casco urbano y su periferia. - Hacer que el transporte local, regional y nacional sea más eficiente y con mejor flujo. - Dotar de Infraestructura de un Terminal terrestre de categoría interprovincial y nacional para el 2014 para contribuir a la solución. - Regular el flujo del

transporte público a través de la conservación única de vehículos menores dentro de la ciudad.

Según, (Vega Centeno, 2012) en su investigación, “El metropolitano y el retorno de la gestión Pública al transporte urbano”, está de acuerdo con el retorno de la gestión pública a la administración del transporte urbano en Lima y considera que en su evaluación debe priorizarse la necesidad que tienen las personas para movilizarse antes que la circulación vial en sí misma, concluyendo que la puesta en marcha del metropolitano, a pesar de algunos inconvenientes, es una señal de modernización en el transporte público en Lima.

Según, (Gálvez Franco, 2012), **en** su trabajo de investigación “La importancia de la organización en el sistema de servicio de moto taxis del distrito de Chíncha alta”, se manifiesta que los servicios de transporte en Moto taxis son complemento del transporte público regular que cubre una demanda de movilidad insatisfecha por el sistema convencional especialmente en la ciudad y se ha convertido en fuente de ingresos para un número importante de población, el crecimiento desordenado de la ciudad que produjo la instalación de nuevos centros poblados, sin acceso a servicios y desconectados a las ventajas de la ciudad, el aumento de las tasas de desempleo, provocadas por el cambio de modelo económico, que orientó

a un número considerable de personas sin empleo a optar por el moto taxi como medio de subsistencia, el servicio de Moto taxis; en las condiciones en las que se brinda actualmente, vuelve indispensable y urgente la participación multisectorial, para la proposición de soluciones técnicas y sostenibles a la problemática que generan estas unidades. Por lo que su objetivo es determinar el impacto que tiene adecuada organización en el sistema de servicio transporte de Moto taxis, y en su creación formal de empresas dedicadas a brindar este servicio de transporte. Concluyendo que los impactos producidos por los Moto taxis en el área de estudio; asocian el servicio principalmente con la informalidad que genera una serie de efectos perjudiciales a la ciudad.

Según, (Bonilla Benito, Hector, 2006) en su investigación denominado Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo, al estudiar la situación del transporte en la ciudad de Huancayo, poniendo énfasis en la congestión vehicular y en la informalidad del transporte, concluye que el comercio se encuentra concentrado y que existe una sobreoferta de asientos en camionetas rurales y buses. Asimismo, que muchas intersecciones viales en la ciudad se encuentran congestionadas y que existe informalidad de las empresas y usuarios.

Según, (Moller, 2003) en su investigación “Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali Colombia”, sostiene que una de las causas principales por la cual el crecimiento urbano es un tema central en la discusión del desarrollo es porque cada vez más personas en el mundo viven en ciudades, y que estas crecen aceleradamente. Esta relación estrecha entre crecimiento urbano y transporte motorizado también se observa en las principales capitales de los países latinoamericanos, siendo la tendencia hacia la urbanización especialmente importante, con la secuela del sufrimiento de graves problemas de contaminación y de congestionamiento vehicular.

## **2.2.Fundamentación Teórica**

A continuación, se presenta las bases teóricas que se han adoptado y que sustentan nuestra investigación:

### **2.2.1. TRIMOVILES**

#### **DESEMPLEO**

##### **Concepto y Medición del Desempleo (Piore).**

El desempleo, como término genérico, se refiere a un status de ocupación en el cual, personas deseosas de trabajar no encuentran un empleo correspondiente. En este sentido, el desempleo no tiene connotaciones específicas de precios ni de condiciones de aceptación. El

trabajo es el medio indispensable para obtener los medios, que asegure un determinado nivel de vida. El problema del desempleo se agrava en la sociedad moderna por la introducción constante de las nuevas tecnologías, que incrementa la productividad y reduce el uso de la mano de obra.

El progreso tecnológico, acompañado de una exigencia cada vez más apremiante de un mejor nivel de vida, ha elevado constantemente el costo salarial de producción. En los países menos avanzados, la misma tecnología ha desarticulado la estructura tradicional de producción ocasionando un desajuste profundo del mercado laboral. El subempleo rural se ha transformado en desempleo o subempleo urbano.

Por otro lado, la tasa de desempleo es un cociente calculado dividiendo la población desempleada entre la población económicamente activa:

$$u = U / (E + U)$$

Donde:

- $u \rightarrow$  la tasa de desempleo
- $(U) \rightarrow$  desempleados
- $(E) \rightarrow$  ocupados

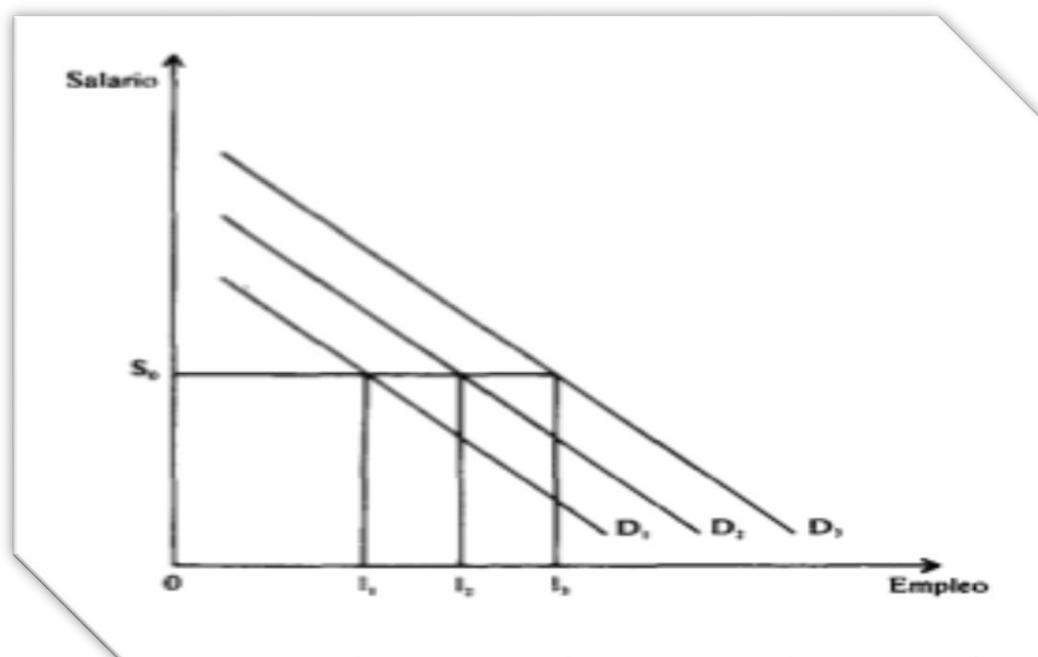
Entre estos últimos se incluyen los asalariados, patrones y trabajadores por cuenta propia. La definición no hace distinción entre trabajadores productivos o improductivos de carácter redistributivo. El desempleo puede dividirse, según su origen, en dos categorías: de carácter coyuntural y estructural.

### El Desempleo Coyuntural

Los ciclos se completan por cuatro fases: crisis, depresión, recuperación y prosperidad. Dentro del desempleo coyuntural se incluye la desocupación de carácter estacional. Esta última está determinada por las variaciones estacionales, que alteran el nivel de actividad económica de los sectores vinculados con ella.

### GRAFICO N° 01

#### NIVEL DE EMPLEO Y NIVEL DE ACTIVIDAD ECONOMICA



Fuente: (Piore)

### El Desempleo Estructural

El desempleo estructural aparece cuando la desocupación no está relacionada con la baja coyuntura económica. Es decir, existe, a pesar de la alta coyuntura caracterizada por el elevado nivel de la demanda. En este sentido, la lucha contra el desempleo estructural no puede basarse en el incremento de la demanda agregada sin provocar un exceso de la oferta de bienes y servicios. La categoría de desempleo estructural tiene los siguientes tipos de desocupación:

A. Desempleo Friccional. Aunque la demanda agregada sea suficientemente grande para emplear a todas las personas deseosas de trabajar y que la oferta laboral se adecúe cualitativamente a su demanda, persiste una cierta tasa de desempleo. Por parte de la oferta, los individuos abandonan los empleos presentes para buscar otros mejores.

La búsqueda puede ser más o menos prolongada según si se dispone o no de recursos para financiar el lapso de desocupación y según si las informaciones sobre el mercado laboral son o no accesibles. El razonamiento supone que las

diferentes empresas ofrecen variados niveles de salarios a trabajadores aparentemente de la misma calificación. La suposición es realista, ya que múltiples causas, tales como productividad, beneficio, antigüedad y tamaño de las empresas, inflación esperada, etc., inciden sobre el nivel del salario ofrecido.

- B. Desempleo Tecnológico. Es un flagelo para los países en vía de desarrollo, aunque sus efectos en los países avanzados no fueron siempre negativos en cuanto al nivel de empleo, la incidencia de la tecnología sobre el empleo puede ser estudiada bajo dos aspectos: efectos directos e indirectos.

Efectos directos. Es la modificación neta del número de empleos en las empresas donde se introduce el cambio tecnológico. Si la producción es constante, el aumento de la productividad tiene efectos netamente negativos sobre el nivel de empleo. Si la producción crece, la misma alta productividad frena la contratación de nuevos trabajadores y emplea menos mano de obra.

Efectos indirectos. Son de tres tipos:

- Efecto multiplicador de la tecnología: La nueva tecnología estimula el crecimiento de nuevas inversiones destinadas a suministrar bienes y equipos necesarios para el desarrollo de dicha nueva tecnología.
- Efecto sobre el precio: El progreso tecnológico permite aumentar la productividad y por consecuencia reduce el precio en términos reales.
- Efecto sobre el ingreso: El incremento de la productividad permite elevar el nivel de ingreso, tanto de los inversionistas como de los asalariados. Esto estimula directamente la reducción del trabajo y la aparición de actividades nuevas.

#### C. Desempleo Cualitativo.

Aparece cuando la oferta y demanda de trabajo no son coincidentes en términos cualitativos. Ejemplo de ello es la entrada violenta de la tecnología robótica que requiere un número elevado de trabajadores calificados para operar estos equipos, pero la oferta de trabajo de esta calificación es insuficiente. Así, coexisten puestos de trabajos disponibles y hombres sin empleo.

En realidad, todo desempleo, friccional, coyuntural, estructural o cualitativo, es involuntario, aunque el grado de "involuntariedad" se diferencia. La tasa natural de desempleo es una expresión que indica un alto grado de voluntariedad del mismo desempleo.

### **La Teoría Keynesiana (Estela, 2018)**

El desempleo es uno de los problemas más importantes que existe en nuestro país, por el cual tenemos que analizar las causas del mismo, porque no puede haber una solución a este problema si no se estudian las causas que lo provocan. Por lo que se adoptó esta teoría para explicar las causas del desempleo.

La teoría keynesiana señala que la principal causa del desempleo no se encuentra en el mercado de trabajo en sí mismo, sino en el mercado de bienes y servicios. Esto se debe a que la cantidad de trabajadores que las empresas están dispuestas a contratar está en función de la cantidad de bienes y servicios que esperan vender, y del precio de estos. Cuando la demanda no es

suficiente, las empresas prescinden de trabajadores, generando así desempleo.

Los defensores de Keynes no aceptan la teoría neoclásica de bajar los salarios para reducir así el desempleo, sino que creen que estos se fijan independientemente del volumen del mismo. Así, las empresas sólo aumentarán su contratación cuando esperen vender más. Además, consideran que si se reducen los salarios se disminuye también la demanda e incluso, de forma que se creará más desempleo al disminuir la producción.

Los keynesianos defienden que las empresas crearán más o menos empleo en función de dos variables: primero, las "expectativas" sobre la marcha de sus negocios y de la economía en general; y segundo, los tipos de interés, es decir, el precio de endeudarse, de forma que una política de tipos bajos como la actual favorecería la creación de empleo.

Con todo, estos economistas promulgan que cuando el mercado no consigue por sí mismo resolver el problema de la crisis y del desempleo, el Estado ha de irrumpir en la economía hasta lograr que la demanda y la inversión se recuperen, y con

ello se reduzca el desempleo, aunque ello supongo un aumento del endeudamiento de las finanzas públicas.

Todo desempleo keynesiano es involuntario, ya que resulta de la insuficiencia de la demanda agregada. La reducción del salario monetario, lejos de disminuir el desempleo, conduce a un descenso de la demanda agregada y por lo tanto incrementa el desempleo.

Para Keynes, existe el desempleo involuntario en la medida, en que, a una tasa corriente de salario y a un nivel corriente de precios de los bienes, el número de individuos deseosos de trabajar supera al número de individuos demandados para trabajar. Es decir, el desempleo keynesiano involuntario existe en la medida en que dicho desempleo pueda ser absorbido por un crecimiento de la demanda agregada sin afectar el nivel de los salarios monetarios.

## **POBLACION**

**El Modelo de Rendimientos Crecientes. (Boserup, 1981).**

La teoría de que el crecimiento demográfico es motor de desarrollo tiene raíces lejanas: economistas de los siglos XVII y XVIII. Intentos de repoblación.

Esther Boserup desarrolló en los 80 la teoría con especial referencia a la tecnología: *Population and Technology*. Blackwell, Oxford, 1981. Señaló que la presión demográfica en aumento creaba las premisas para el desarrollo económico, al obligar a adoptar técnicas agrícolas más intensivas.

Boserup afirmó que la evolución de las técnicas de cultivo (sistema cultivo-bosque, sistema cultivo soto-bosque, sistema de barbecho corto, sistema de cosechas anuales) hizo que la productividad, en ausencia de innovaciones tecnológicas, tendiera a disminuir. Para evitarlo, los agricultores se vieron impedidos a utilizar nuevas técnicas de trabajo que permitieran, con más trabajo individual, la obtención de una mayor producción por unidad de tierra disponible. De hecho, se ha comprobado que poblaciones que se convierten en poco densas vuelven a métodos de producción menos intensivos, no porque no los conozcan, sino porque no los necesitan. "Retrosceso técnico".

## 2.2.2. CRECIMIENTO ECONOMICO

### 2.2.2.1.Principales teorías macroeconómicas sobre el Consumo

John Maynard Keynes y su estudio del consumo Keynes fue el primer economista en afirmar que el consumo depende fundamentalmente del ingreso y que si bien existen otros determinantes, éstos no poseen relevancia suficiente, por lo tanto, trabajó la función consumo como únicamente dependiente del ingreso real disponible.

Por otra parte, afirmó que “los hombres están dispuestos, por regla general y en promedio, a aumentar su consumo a medida que su ingreso crece, aunque no tanto como el crecimiento de su ingreso”.

La función consumo responderá, entonces, a la siguiente ecuación:

$$C = C_0 + cY_d$$

Dónde:

C = es el consumo,

$C_0$  = es el consumo autónomo, es decir, que no depende del ingreso,

$c$  = es la pendiente, es decir, la PMgC,

$Y_d$  = es el ingreso real disponible.

Respecto de los determinantes de la función consumo, dijimos que el principal, según Keynes, era el ingreso. Sin embargo, él mismo considera que existen varios otros, que los clasifica en objetivos y subjetivos.

Los factores objetivos son: cambios en el nivel de ingreso real, que él llama unidad de salario; cambios en la diferencia entre ingreso e ingreso neto, dado que es el ingreso disponible y no el total el que determina el nivel de consumo de un individuo; cambios imprevistos en el volumen monetario de la riqueza.

La teoría del ingreso permanente de Milton Friedman

La hipótesis de Friedman consiste en suponer que el consumo depende mayormente del ingreso permanente. Si bien los consumidores también gastan parte de su renta temporaria –el consumo temporario–, lo hacen en una proporción mucho menor, ya que ahorran la gran parte de ella.

Consecuentemente, y simplificando, se puede decir que el consumo es función del ingreso permanente, es decir,  $C = c Y_P$ . De esta manera, Friedman afirma que Keynes se equivocaba al suponer que el consumo depende del ingreso actual, y que ese error explicaba la contradicción entre los estudios empíricos.

Para determinar cuál es el ingreso permanente, Friedman propone sumar a la renta del período anterior ( $Y_{t-1}$ ) un porcentaje del aumento en el ingreso ocurrido en el período actual ( $t$ ). Dicho porcentaje ( $\phi$ ) debe ser la probabilidad que tiene, según el consumidor, tal aumento de convertirse en permanente. Si el consumidor está seguro de que el aumento será permanente –por ejemplo, en el caso de un ascenso esperado- el valor de  $\phi$  será 1. Por el contrario, en el caso de que el consumidor esté seguro de que el aumento es ocasional –por ejemplo, si gana un premio- el valor de  $\phi$  será 0. Matemáticamente, lo anteriormente expuesto puede expresarse de la siguiente manera:  $Y_P = Y_{t-1} + \phi (Y_t - Y_{t-1}) = \phi Y_t + (1-\phi) Y_{t-1}$ . Dado que  $C = c Y_P$ , será  $C = c \phi Y_t + c (1-\phi) Y_{t-1}$ . Como puede observarse, el modelo presenta una

propensión marginal a consumir a corto plazo -  $c(1-\phi)$ - y una propensión marginal a consumir de largo plazo -  $c$  -.

Si partimos de un punto como el E, en que se intersectan las curvas de consumo de corto y de largo plazo, y suponemos un aumento en el ingreso de  $Y_0$  a  $Y_1$ , a corto plazo el consumo aumentará hasta alcanzar el punto F.

### **2.3.Marco conceptual**

A continuación, se procederá a definir algunos términos básicos relacionados con el presente trabajo de investigación tales como:

- Población: Según,(poblacion, 2016) es un conjunto de seres vivos de una especie que habita en un determinado lugar. Se utiliza también para referirse al conjunto de viviendas, de forma similar al término 'localidad'.
- Valor Agregado Bruto (VAB): Según, (ECONOMIPEDIA, 2016).-El Valor Agregado Bruto, conocido por sus siglas VAB, es una magnitud macroeconómica que mide el valor total creado por un sector, país o región. Esto es, el valor del conjunto de bienes y servicios que se

producen en un país durante un periodo de tiempo, descontando los impuestos indirectos y los consumos intermedios.

Por ejemplo, si produzco una barra de pan, me interesa saber el valor de la barra de pan y no el valor de las semillas para producir trigo, trigo para producir harina, harina para producir pan. Con esta magnitud evitamos las duplicaciones. En conclusión, el Valor Agregado Bruto (VAB) es el valor final de la producción (output) menos el valor de lo que hemos utilizado para producirlos (inputs).

- Crecimiento Económico: El crecimiento económico es el aumento del Producto Bruto Interno (PBI) de un país durante el período de un año.

Según, (La teoría del crecimiento económico de Adam Smith), estableció que la división del trabajo eleva la productividad ocasionando que aumente el excedente económico. Por lo tanto, la especialización mediante la división del trabajo constituye el factor clave del crecimiento económico. Pero, este crecimiento está limitado por la dimensión del mercado.

Según, (La Teoría General de Keynes y la macroeconomía moderna, mar. 2012), a propósito de la gran depresión, afirma que el problema se origina por la insuficiencia en la demanda, existiendo desempleo

involuntario, por tanto, el Estado debe intervenir generando empleo para combatir la recesión.

Según, (MODELO DE CRECIMIENTO DE SOLOW, ABRIL DEL 2009), trata de demostrar que el crecimiento estable con pleno empleo si es posible, levantando el supuesto keynesiano de una función de producción de proporciones fijas por una función de producción que permitía la sustitución entre el capital y trabajo, concluyendo que la tasa de crecimiento del stock de capital y del producto es igual a la tasa a la que crece el trabajo, garantizando el pleno empleo.

- Nivel de Servicio: (Colombia), Cristian Villalba Sánchez, Aceptado: 8 de agosto de 2013, pág. 56). Es importante entender entonces cómo las características de los servicios son factores indispensables en la construcción y comprensión de la calidad del servicio como constructo que fija las pautas para comprender de qué manera el marketing de servicios se convierte en una herramienta estratégica para medir el servicio universitario.
- Normas de Tránsito: normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades relacionadas con el transporte y el medio ambiente, en cuánto se relacionan con el tránsito.

- Informalidad de Transporte: (REYNA, 9 de diciembre de 2009).En el Perú muchos creen que el transporte informal es ese grupo de combis y microbuses que actúan sin permiso del Municipio Metropolitano de Lima (MML), pero no es así, ya que el transporte informal es todo el sistema de transporte público que tenemos actualmente, autorizado por el Estado y “organizado” por el MML.
- Desempleo: (Mendoza), es la situación en la que se encuentran las personas que, teniendo edad, capacidad y deseo de trabajar no pueden conseguir un puesto de trabajo viéndose sometidos a una situación de paro forzoso".

#### **2.4.Algunos hechos actualizados**

##### **A. TRIMOVILES**

**TABLA Nª 01**

**REGISTRO DE TRIMOVILES SEGÚN DEPARTAMENTO DEL PERU EN LOS  
AÑOS 2011-2016**

	<b>AÑOS</b>					
<b>Departamento</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Total</b>	<b>109 620</b>	<b>109 818</b>	<b>71 315</b>	<b>104 336</b>	<b>102 520</b>	<b>114 069</b>
Amazonas	2 266	1 323	846	987	1 111	999
Áncash	559	468	358	683	617	605

Apurímac	6	14	30	119	208	284
Arequipa	649	941	559	703	562	555
Ayacucho	289	417	274	535	292	256
Cajamarca	3 807	3 517	1 987	2 428	2 769	3 176
Cusco	1 136	745	463	879	489	483
Huancavelica	2	17	13	41	5	44
<b>Huánuco</b>	<b>2 235</b>	<b>2 559</b>	<b>1 455</b>	<b>1 812</b>	<b>1 670</b>	<b>2 168</b>
Ica	1 096	1 043	239	736	1 220	1 666

Fuente:(INEI, 2017)

Elaboración: Grupo de Tesistas

**TABLA N° 02**

**CANTIDAD DE TRIMOVILES REGISTRADOS ANUALMENTE DURANTE EL  
PERIODO 2011 - 2016 EN LA CIUDAD DE HUANUCO**

<b>AÑO</b>	<b>NUMERO DE TRIMOVILES</b>
2011	2235
2012	2559
2013	1455
2014	1812
2015	1670
2016	2168
<b>Total (aprox.)</b>	<b>11899</b>

Fuente: Tabla N° 01

Elaboración: Grupo de Tesistas

En la ciudad de Huánuco circulan formalmente según el registro de la gerencia de transporte de Huánuco la cantidad mencionada en el cuadro que se muestra, haciendo un total aproximado de 11,899trimoviles inscritos desde el 2011 al 2016.

### **GRAFICO N° 02**

**CANTIDAD DE TRIMOVILES RESGISTRADOS ANUALMENTE DURANTE  
EL PERIODO 2011-AL 2016 EN LA CIUDAD DE HUANUCO.**



Fuente: Tabla N° 02

Elaboración: Grupo de Tesistas

**INTERPRETACION:** En este grafico analizamos las cantidades mínimas y máximas de los trimoviles en la ciudad de Huánuco durante los periodos 2011-2016. Por lo que la cantidad mayor de trimoviles surgió en el año 2012 como muestra en la gráfica ya que ese año la población incremento a una cantidad de 84,341 en cuanto a la población del distrito de Huánuco, y por consiguiente el desempleo a 4.7, esto implicaría que las familias se ven obligadas a obtener ingresos como taxistas, y otros oficios como personas migrantes o habitantes en el distrito de Huánuco.

## B. CRECIMIENTO ECONOMICO

### TABLA N° 03

**HUANUCO: VALOR AGREGADO BRUTO POR AÑOS, SEGÚN  
ACTIVIDADES ECONOMICAS DEL AÑO 2011 AL 2016-(MILES DE SOLES)**

ACTIVIDADES	AÑOS					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura	759,137	791,356	856,413	890,833	922,907	878,851
Pesca y Acuicultura	301	438	478	505	500	590
Manufactura	375,378	381,416	375,660	348,413	339,412	340,259
Electricidad, Gas y Agua	29,065	30,369	29,734	30,554	32,182	111,547
Construcción	339,386	504,140	508,927	546,288	573,966	577,252
Comercio	510,668	566,133	603,682	617,783	637,989	650,047
<b>Transporte</b>	<b>271,112</b>	<b>295,534</b>	<b>308,643</b>	<b>313,475</b>	<b>326,820</b>	<b>343,509</b>
Administración Pública y Defensa	388,350	421,745	441,263	475,890	499,898	536,964
Otros Servicios	782,517	848,734	896,447	943,346	991,075	1,036,890
Valor Agregado Bruto	<b>3,955,589</b>	<b>4,380,310</b>	<b>4,642,728</b>	<b>4,799,669</b>	<b>5,113,133</b>	<b>5,319,962</b>

Fuente: (INEI, 2017)

Elaboración: Grupo de Tesistas

De acuerdo a la estructura productiva de 2017, Huánuco aportó el 1,2 por ciento del Valor Agregado Bruto (VAB) Nacional, y el 1,1 por ciento del Producto Bruto Interno (PBI) del país. Según departamentos, Huánuco ocupó el lugar 17 en la

contribución al PBI nacional, siendo Lima el de mayor aporte (48,1 por ciento) y Madre de Dios el menor (0,6 por ciento). Entre 2007 y 2017, el PBI nacional creció a una tasa promedio de 4,9 por ciento anual, mientras que Huánuco aumentó en 6,2 por ciento. El aporte de Huánuco a la producción nacional se ha mantenido entre 1,0 y 1,1 por ciento en la última década.

#### **TABLA N<sup>a</sup> 04**

**HUANUCO: VALOR AGREGADO BRUTO SEGÚN ACTIVIDADES  
ECONOMICAS EN LOS AÑOS 2011 – 2016  
(VARIACION PORCENTUAL DEL INDICE DE VOLUMEN FISICO)**

ACTIVIDADES	AÑOS					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura	19.2	18.1	18.4	18.6	18.0	16.5
Pesca y Acuicultura	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Extracción de Petróleo, Gas y Minerales	6.9	6.5	7.3	6.8	9.0	9.3
Manufactura	9.5	8.7	8.1	7.3	6.6	6.4
Electricidad, Gas y Agua	0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	2.1
Construcción	8.6	11.5	11.0	11.4	11.2	10.9
Comercio	12.9	12.9	13.0	12.9	12.5	12.2
<b>Transporte</b>	<b>6.9</b>	<b>6.7</b>	<b>6.6</b>	<b>6.5</b>	<b>6.4</b>	<b>6.5</b>
Alojamiento y Restaurantes	2.8	2.8	2.8	2.9	2.8	2.7
Telecom. Y Otros Serv. de Información	2.9	3.1	3.3	3.5	3.6	3.8
Administración Pública y Defensa	9.8	9.6	9.5	9.9	9.8	10.1
Otros Servicios	19.8	19.4	19.3	19.7	19.4	19.5
Valor Agregado Bruto	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fuente:(INEI, 2017)

Elaboración: Grupo de Tesistas

## C. POBLACION

TABLA N° 05

## CANTIDAD DE POBLACION EN LOS DISTRITOS DE HUANUCO 2011-2016

DISTRITO DE HUANUCO	AÑOS					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Huánuco	296652	300095	303578	306597	309545	313,420
<b>Huanuco</b>	<b>83374</b>	<b>84341</b>	<b>85319</b>	<b>86167</b>	<b>86995</b>	<b>87923</b>
Amarilis	74898	75768	76648	77410	78155	79158
Chinchao	24786	25073	25363	25615	25862	26581
Churubamba	27219	27535	27855	28132	28403	28865
Margos	9435	9545	9656	9752	9846	9942
Quisqui	7902	7994	8087	8167	8246	8321
San Francisco De Cayran	5249	5310	5372	5426	5478	5532
San Pedro De Chaulan	7646	7735	7825	7903	7979	7999
Santa Maria Del Valle	19759	19988	20220	20421	20617	20815
<b>Yarumayo</b>	<b>2955</b>	<b>2990</b>	<b>3025</b>	<b>3056</b>	<b>3084</b>	<b>3098</b>
Pillco Marca	26469	26776	27087	27356	27619	27897
Yacus	6960	7040	7121	7192	7261	7289

Fuente:(INEI, 2016)

✓ **Con Mayor Poblacion: Huanuco**✓ **Con Menor Poblacion: Yarumayo**

GRAFICO N° 03



Fuente: Tabla N° 05

GRAFICO N° 04



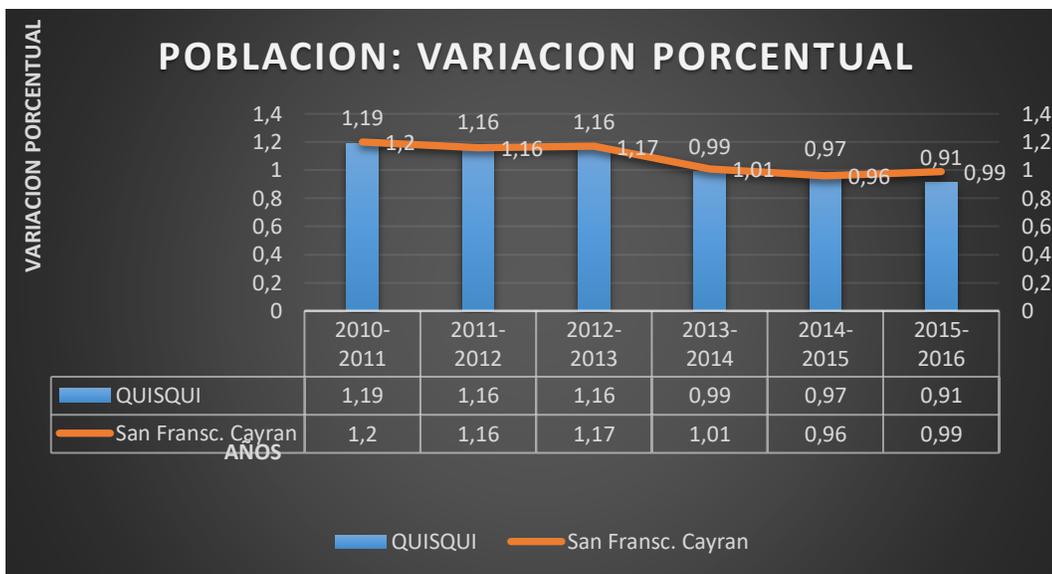
Fuente: Tabla N° 05

**GRAFICO N° 05**



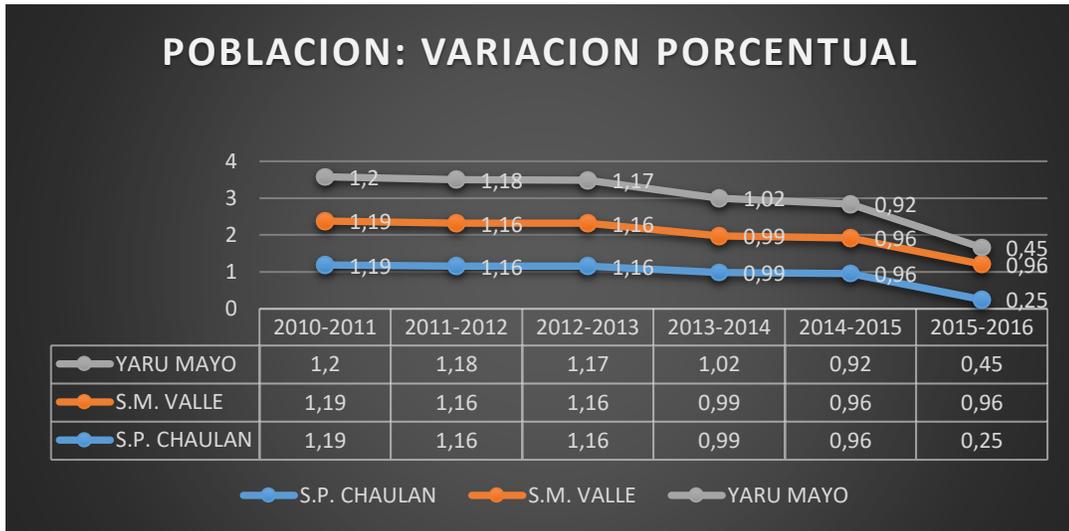
Fuente: Tabla N° 05

**GRAFICO N° 06**



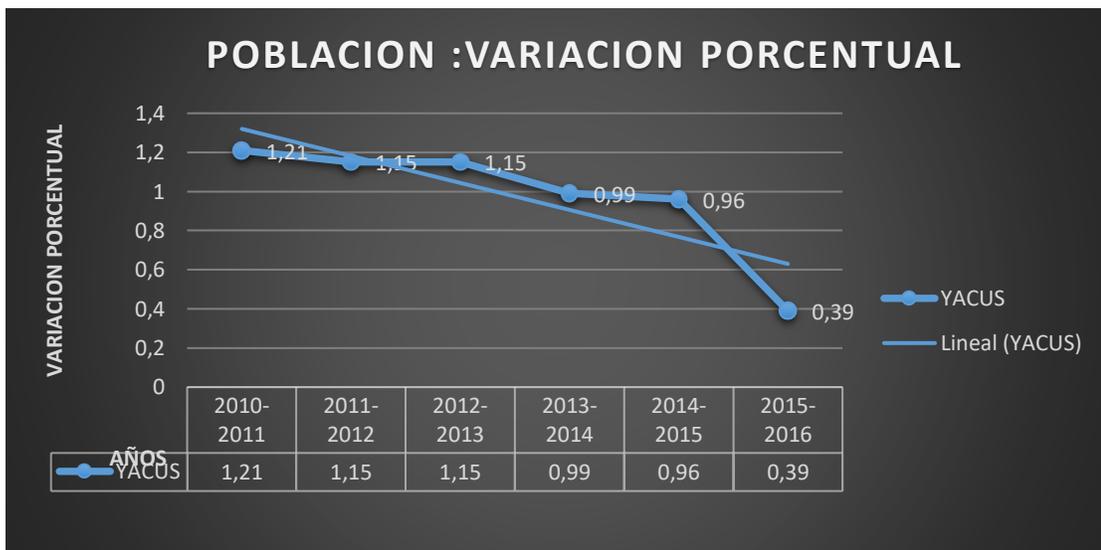
Fuente: Tabla N° 05

**GRAFICO N° 07**



Fuente: Tabla N° 05

**GRAFICO N° 08**



Fuente: Tabla N° 05

**TABLA N°06**

**CANTIDAD DE POBLACION EN LAS PROVINCIAS DE LA REGION**

**HUANUCO 2010-2016**

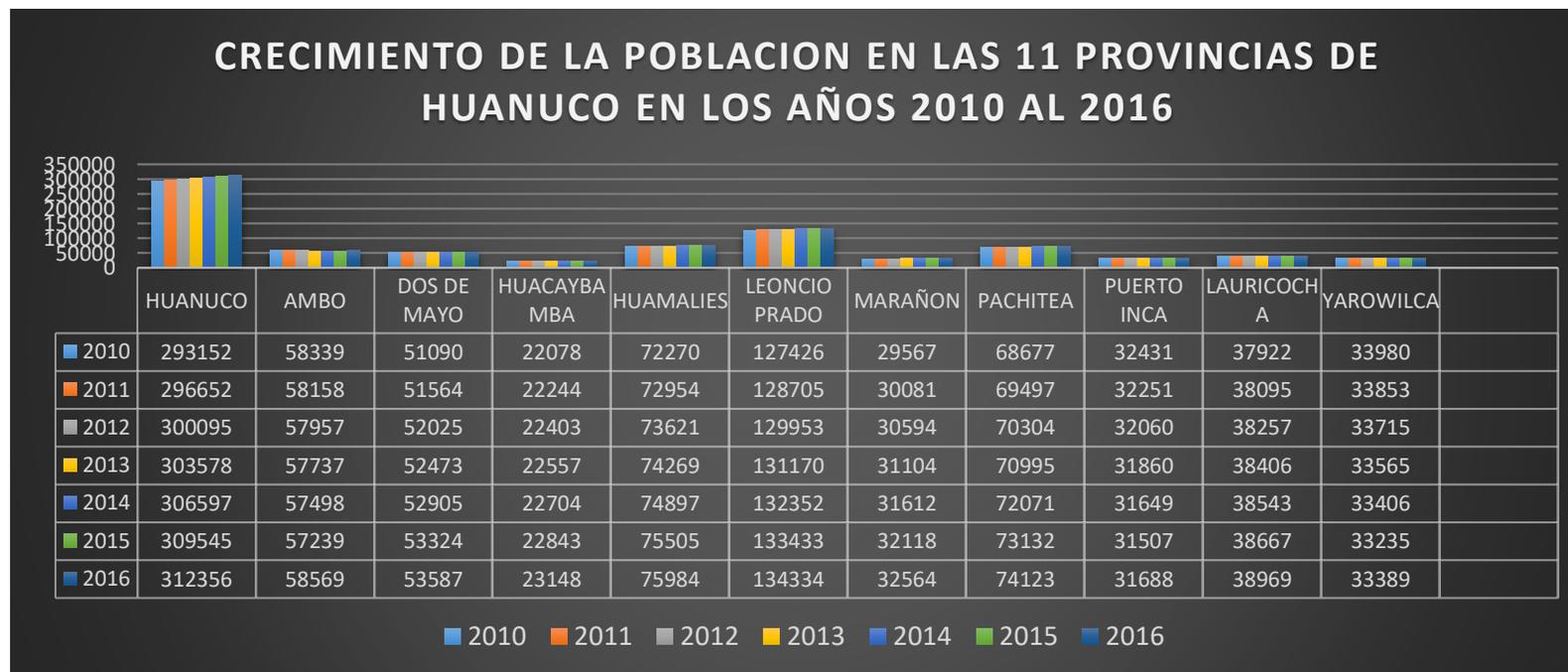
PROVINCIA DE HUANUCO	AÑOS					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Huánuco</b>	<b>834054</b>	<b>840984</b>	<b>847714</b>	<b>854234</b>	<b>860548</b>	<b>868711</b>
<b>Huanuco</b>	<b>296652</b>	<b>300095</b>	<b>303578</b>	<b>306597</b>	<b>309545</b>	<b>312356</b>
Ambo	58158	57957	57737	57498	57239	58569
Dos De Mayo	51564	52025	52473	52905	53324	53587
<b>Huacaybamba</b>	<b>22244</b>	<b>22403</b>	<b>22557</b>	<b>22704</b>	<b>22843</b>	<b>23148</b>
Huamalies	72954	73621	74269	74897	75505	75984
Leoncio Prado	128705	129953	131170	132352	133433	134334
Marañon	30081	30594	31104	31612	32118	32564
Pachitea	69497	70304	70995	72071	73132	74123
Puerto Inca	32251	32060	31860	31649	31507	31688
Lauricocha	38095	38257	38406	38543	38667	38969
Yarowilca	33853	33715	33565	33406	33235	33389

Fuente: (INEI, POBLACIONES PROVINCIAS DE HUANUCO, 2016)

- ✓ **Con Mayor Poblacion: Huánuco**
- ✓ **Con Menor Población: Huacaybamaba**

### GRAFICO N°09

## CRECIMIENTO DE LA POBLACION EN LAS 11 PROVINCIAS DE LA REGION HUANUCO EN LOS AÑOS 2011 AL 2016



Fuente: Tabla N° 06

- CONTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN MIGRANTE INTERNA A LA  
ACTIVIDAD ECONÓMICA

Migración Interna Reciente de la Población en Edad de Trabajar

Las migraciones internas se definen como el desplazamiento espacial de individuos o de conjunto de personas que pasan a establecerse, pasan a residir, en un nuevo territorio, dentro de un país se considera el cambio de residencia de los pobladores, el traslado con ánimo de permanecer en un lugar o en otro, considerando que los nuevos espacios geográficos brindan mayor posibilidad de crecimiento económico y desarrollo.

En tal sentido, a partir de la Encuesta Nacional de Hogares se ha estimado la migración interna reciente de la población en edad de trabajar, es decir el desplazamiento espacial de ésta población en los últimos 5 años (2012-2017) a nivel interdepartamental, lo que ha permitido determinar los departamentos de “atracción” o “expulsión” de población en edad de trabajar en el periodo analizado. Al tratar sobre la migración reciente, a nivel interdepartamental, es necesario conocer cuáles son los departamentos que “atraen” y los que “expulsan” población en edad de trabajar.

La información disponible sobre migración interdepartamental en el periodo 2012-2017, muestra que son trece los departamentos (incluye la Provincia Constitucional del Callao) de “atracción” de población de 14 y más años de edad: provincia de Lima, Ucayali, la Provincia Constitucional del Callao, La Libertad, San Martín, Región Lima, Moquegua,

Pasco, Lambayeque, Puno, Madre de Dios y Tacna, principalmente ubicados en la Costa y Selva contrariamente, Cajamarca y Áncash presentan las tasas negativas más altas, 2,7 y 2,8 por mil habitantes, respectivamente, constituyéndose en los principales departamentos de “expulsión” de población en edad de trabajar en el periodo 2012-2017.

**TABLA N° 07**

**PERÚ: POBLACIÓN EN EDAD A TRABAJAR MIGRANTE INTERNA  
RECIENTE Y TASA DE MIGRACIÓN NETA, SEGÚN DEPARTAMENTO 2012  
AL2017. (PORCENTAJES)**

Departamento	2012-2017				Tasa de Migración neta x 1000
	Inmigrantes		Emigrantes		
	Absoluto	Tasa de inmigración x 1000	Absoluto	Tasa de emigración x 1000	
<b>Total</b>	<b>666,2</b>		<b>666,2</b>		
Amazonas	14,3	9,3	24,6	16,0	-6,8
Áncash	15,4	3,6	27,5	6,4	-2,8
Apurímac	3,0	1,8	7,9	4,9	-3,0
Arequipa	29,2	5,7	27,7	5,4	0,3
Ayacucho	13,5	5,5	14,3	5,8	-0,3
Cajamarca	22,7	4,1	37,5	6,7	-2,7
Callao	39,7	9,8	29,3	7,2	2,6
Cusco	17,3	3,5	26,2	5,3	-1,8
Huancavelica	6,1	3,7	11,8	7,2	-3,5
Huánuco	18,0	5,8	28,9	9,3	-3,5
Ica	8,9	2,9	17,0	5,5	-2,6
Junín	24,6	5,0	32,9	6,7	-1,7
La Libertad	32,3	4,6	23,4	3,3	1,2
Lambayeque	30,3	6,3	28,4	5,9	0,4
Provincia de Lima 1/	208,2	5,8	161,8	4,5	1,3
Región Lima 2/	23,9	6,8	19,3	5,5	1,3

Fuente: INEI 2017´

Elaboración: Grupo de Tesistas

Considerando los saldos netos y sus respectivos signos, se pueden agrupar los departamentos teniendo en cuenta si son áreas de “atracción” o “expulsión” según hayan ganado o perdido población en edad de trabajar en el período analizado (2012-2017).

Los resultados obtenidos de la encuesta muestran la participación de cada departamento, en primer lugar, pone en evidencia una característica que la provincia de Lima, la Provincia Constitucional del Callao y el departamento de Ucayali, atraen a más del 69% de la inmigración neta de la población en edad de trabajar.

En cuanto a la emigración neta, es decir, la suma de los saldos negativos, resultan 13 los departamentos que sufren pérdidas de población en edad de trabajar, las áreas “expulsoras” están principalmente concentradas (73%) en 7 departamentos: Cajamarca, Áncash, **Huánuco**, Amazonas, Cusco, Junín e Ica.

TABLA N° 08

**PERÚ: DISTRIBUCIÓN RELATIVA DE LOS SALDOS DE MIGRACIÓN NETA  
INTERDEPARTAMENTAL DE LA POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR  
2012 - 2017**

<b>Saldos positivos (Departamentos de atracción)</b>		<b>Saldos negativos (Departamentos de expulsión)</b>	
<b>Departamento</b>	<b>Distribución %</b>	<b>Departamento</b>	<b>Distribución %</b>
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>Total</b>	<b>100,0</b>
Provincia de Lima 1/	46,1	Cajamarca	14,7
Ucayali	12,8	Áncash	12,0
Callao	10,4	Huánuco	10,8
La Libertad	8,8	Amazonas	10,3
San Martín	7,1	Cusco	8,8
Región Lima 2/	4,5	Junín	8,3
Moquegua	2,4	Ica	8,0
Pasco	2,3	Loreto	6,8
Lambayeque	1,9	Huancavelica	5,7
Arequipa	1,5	Apurímac	4,9
Puno	1,2	Tumbes	4,7
Madre de Dios	1,1	Piura	4,2
Tacna	0,0	Ayacucho	0,8

Fuente: INEI 2017

Elaboración: Grupo de Tesistas

Población ocupada migrante interna reciente a migración interdepartamental en el periodo 2012-2017, muestra que son 12 los departamentos y la provincia Constitucional del Callao considerados de “atracción” de población ocupada. Destaca la Provincia de Lima, con una tasa de migración neta de 12,7 por 1000 ocupados, lo que significa que en los últimos 5 años llegaron 123 mil 400 ocupados y salieron 110 mil 700 hacia otros departamentos, por lo que la Provincia de Lima ganó 12 mil 700 personas ocupadas en el balance migratorio con el resto de departamentos.

TABLA N° 09

**PERÚ: DISTRIBUCIÓN RELATIVA DE LOS SALDOS DE MIGRACIÓN NETA  
INTERDEPARTAMENTAL DE LA POBLACIÓN OCUPADA, 2012-2017**

<b>Saldos positivos ( Departamentos de atracción)</b>		<b>Saldos negativos ( Departamentos de expulsión)</b>	
<b>Departamento</b>	<b>Distribución %</b>	<b>Departamento</b>	<b>Distribución %</b>
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>Total</b>	<b>100,0</b>
Provincia de Lima 1/	23,8	Junín	16,4
Ucayali	20,5	Ica	13,5
Callao	17,7	Lambayeque	10,2
Puno	10,0	Huánuco	9,7
La Libertad	6,3	Piura	9,6
San Martín	4,7	Tumbes	8,5
Ayacucho	3,9	Apurímac	8,3
Pasco	3,4	Cusco	5,7
Moquegua	2,8	Amazonas	4,6
Madre de Dios	2,8	Tacna	4,2
Áncash	2,7	Cajamarca	3,3
Loreto	1,3	Huancavelica	2,6
		Región Lima 2/	2,2
		Arequipa	1,4

Fuente: INEI 2017

Elaboración: Grupo de Tesistas

En el periodo 2012-2017, podemos observar que son doce los departamentos y la provincia Constitucional del Callao de “atracción” de población ocupada. De los cuales, son 5 los departamentos y el Callao que atraen a más del 83% de la inmigración neta (se considera los saldos positivos) de ocupados, entre los que figuran la Provincia de Lima

(23,8%), Ucayali (20,5%), el Callao (17,7%), Puno (10,0%), La Libertad (6,3%), San Martín (4,7%).

En cuanto a la emigración neta, es decir la suma de los saldos negativos, son 14 departamentos, los que sufren la pérdida de población ocupada, señalando en primer lugar a Junín (16,4%), Ica (13,5%), Lambayeque (10,2%), Huánuco (9,7%), Piura (9,6%), Tumbes (8,5%), Apurímac (8,3%), Cusco (5,7%), Amazonas (4,6%), Tacna (4,2%), Cajamarca (3,3%), Huancavelica (2,6%), Región Lima (2,2%) y Arequipa (1,4%). Entre los siete primeros representan en forma conjunta el 76,1%, son departamentos de importantes corrientes de emigración de la población ocupada.

#### - PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN OCUPADA MIGRANTE INTERNA RECIENTE Y NO MIGRANTE.

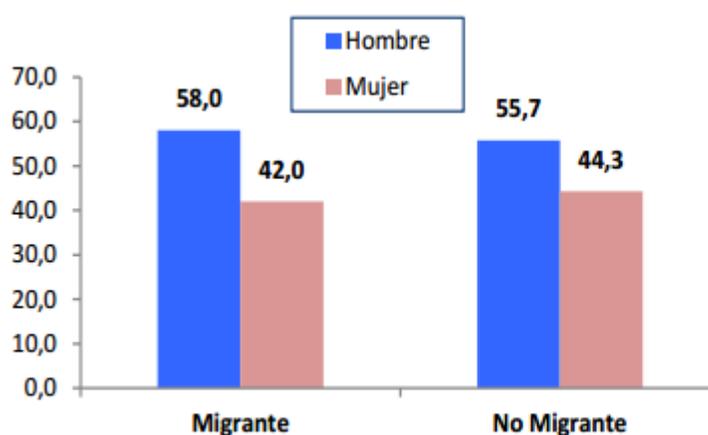
##### Características demográficas y sociales

- ✓ **Sexo y edad.** La información disponible nos da cuenta que la participación de los hombres es superior al de las mujeres, sea ésta entre la población ocupada “migrante” o “no migrante”.

Por otro lado, la participación de los hombres es mayor entre los “migrantes” (58,0%) que entre los “no migrantes” (55,7%).

GRAFICO N° 10

**PERÚ: POBLACIÓN OCUPADA MIGRANTE INTERNA RECIENTE Y NO MIGRANTE SEGÚN SEXO, 2012-2017. (PORCENTAJES)**



Fuente: INEI 2017

Elaboración: Grupo de Tesistas

- ✓ **Grupos de edad y nivel educativo.** Los resultados muestran diferencias interesantes en la estructura por edad de los migrantes respecto a los no migrantes. Entre los migrantes recientes, el 27,0% son jóvenes de 14 a 24 años, 59,8% se encuentran entre los 25 a 44 años y el 13,2% son de 45 y más años de edad, mientras que entre los no migrantes, 17,1% son jóvenes de 14 a 24 años, 47,8% son de 25 a 44 años y 35,1% de 45 y más años de edad. Lo que evidencia que la población que participa de los movimientos migratorios internos es bastante joven, ésta es posiblemente, la característica más generalizada de la población migrante.

**TABLA N° 10**  
**PERU: DEMOGRÁFICAS Y SOCIALES DE LA POBLACIÓN OCUPADA**  
**MIGRANTE INTERNA RECIENTE Y NO MIGRANTE 2012-2017.**  
**PORCENTAJE CARACTERÍSTICAS**

Principales características demográficas y sociales	Migración Reciente	
	Migrante	No Migrante
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Sexo</b>		
Hombre	58,0	55,7
Mujer	42,0	44,3
<b>Grupos de edad</b>		
14 a 24 años	27,0	17,1
25 a 44 años	59,8	47,8
45 y más	13,2	35,1
<b>Nivel educativo</b>		
Primaria 1/	11,9	25,9
Secundaria	48,1	42,9
Superior	39,9	31,2
<b>Estado civil o conyugal</b>		
Unido/a 2/	54,4	58,3
Alguna vez unido/a 3/	14,2	13,5
Soltero/a	31,3	28,3
<b>Etnia</b>		
Indígena 4/	27,1	27,8
Negro, mulato, Afro peruano	5,1	6,4
Mestizo	48,6	49,3
Otro 5/	11,4	9,7

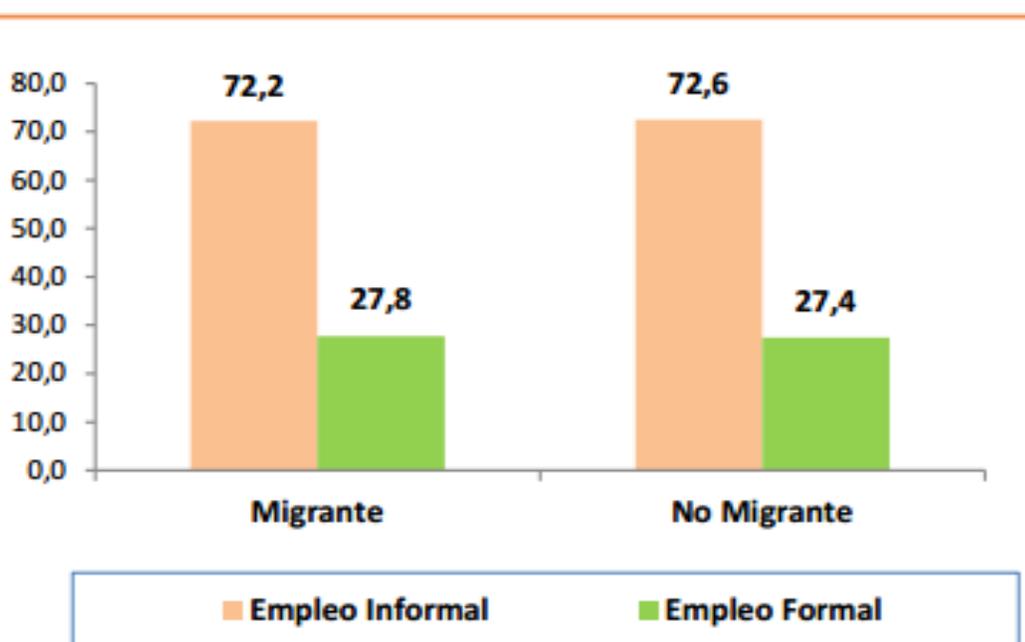
Fuente: INEI 2017

Elaboración: Grupo de Tesistas

- ✓ **Empleo informal.** El empleo informal afecta en igual dimensión a la población ocupada migrante (72,2%) como a la no migrante (72,6%). En tal sentido, la población ocupada migrante es ligeramente más formal que la no migrante.

### GRAFICO N° 11

#### PERU: CONDICIÓN DE INFORMALIDAD DE LA POBLACIÓN OCUPADA MIGRANTE INTERNA RECIENTE Y NO MIGRANTE 2012-2017. PORCENTAJE.



Fuente: INEI 2017

Elaboración: Grupo de Tesistas

- ✓ **Principales indicadores de empleo de la población de 14 y más años de edad migrante y no migrante.** Son varios los atributos individuales que suelen considerarse influenciados por la migración, a fin de considerar el efecto que pudiera tener la migración realizamos la comparación de los principales indicadores de empleo entre los “migrantes” y los “no migrantes” de 14 y más años de edad. En tal sentido, de las comparaciones realizadas, la tasa de actividad es superior entre los no migrantes (72,5%) que entre los migrantes (69,4%). La tasa de desempleo es mayor entre los migrantes (7,6%) que entre los no migrantes (4,0%). Asimismo, de cada 100 personas que pertenecen a la Población económicamente activa migrante, 56 tienen un empleo adecuado y 37 son subempleados; mientras que, entre los no migrantes, de cada 100 que pertenecen a la PEA, 51 se encuentran en condición de adecuadamente empleado y 45 en subempleo.

TABLA N° 11

**PERU: PRINCIPALES INDICADORES DE EMPLEO DE LA POBLACIÓN  
MIGRANTE INTERNA RECIENTE Y NO MIGRANTE, 2012 – 2017.  
PORCENTAJE**

Principales indicadores	Condición de migración	
	Migrante	No migrante
Tasa de actividad	69,4	72,5
Tasa de inactividad	30,6	27,5
Tasa de ocupación	92,4	96,0
Tasa de desempleo	7,6	4,0
Tasa de empleo adecuado	55,7	51,1
Tasa de subempleo	36,7	44,9

Fuente: INEI 2017

## D. DESEMPLEO

TABLA N° 12

**HUÁNUCO: TASA DE DESEMPLEO, 2009 – 2014**

Variables y/o Indicadores	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>EMPLEO</b>						
Población en Edad de Trabajar (Miles de personas) 11/	555,0	561,2	568,2	575,5	583,0	590,7
Población Económicamente Activa	433,2	437,9	441,2	444,9	452,6	459,7
Tasa de ocupación (Porcentaje)	97,4	96,8	97,3	96,9	97,0	98,1
Tasa de desempleo (Porcentaje)	2,6	3,2	2,7	3,1	3,0	1,9
Población Económicamente Inactiva	121,9	123,3	127,0	130,6	130,4	131,0

Fuente: (INEI, 2015)

TABLA N° 13

**HUÁNUCO: PEA, SEGÚN NIVELES DE EMPLEO, 2012 – 2016**

Niveles de empleo	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Total PEA ocupada</b>	<b>96,9</b>	<b>97,1</b>	<b>98,1</b>	<b>97,8</b>	<b>97,8</b>
Empleo adecuado	29,0	32,0	32,9	31,0	31,2
<b>Subempleada</b>	<b>67,9</b>	<b>65,1</b>	<b>65,2</b>	<b>66,8</b>	<b>66,6</b>
Subempleada por horas (visible)	7,4	4,6	4,6	4,7	5,1
Subempleada por ingresos (invisible)	60,5	60,5	60,6	62,1	61,5
<b>PEA Desocupada</b>	<b>3,1</b>	<b>2,9</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>

FUENTE: (INEI, 2017)

### **III. HIPOTESIS, VARIABLES, INDICADORES Y DEFINICIONES OPERACIONALES**

#### **3.1.Hipótesis**

##### Hipótesis General

El crecimiento de la población y el desempleo son los determinantes para el incremento del medio de transporte - trimoviles, en el distrito de Huánuco 2011 – 2016.

##### Hipótesis Específicos

**H.E.-1:** El crecimiento demográfico si influye en el incremento del medio de transporte – trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016.

**H.E.-2:** El desempleo si influye en el incremento del medio de transporte trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016.

**H.E.-3:** Los medios de transporte - trimoviles influyen de manera positiva en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016.

### **3.2.Sistema de Variables – Dimensiones e Indicadores**

#### **Variable Independiente: Trimoviles**

Los trimoviles son considerados como una fuente para obtener ingreso familiar y esto se da por muchos factores internos y externos como el incremento de la población, el desempleo, etc.

A esto se considera en número de trimoviles en circulación, el incremento de la población y la variación porcentual anualmente del desempleo.

#### **Variable Dependiente: Crecimiento Económico**

Crecimiento económico con el indicador del valor absoluto bruto (VAB), que proporciona una variación porcentual favorable al PBI.

En este caso los trimoviles en circulación de qué manera influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco en los años 2011-2016, causas y consecuencias y posibles soluciones a dicho problema a investigar como muestra de tesis.

### 3.3. Definición Operacional de Variables– Dimensiones e Indicadores

TABLA N° 14

#### OPERACIONALIZACION DE VARIABLES DIMENSIONES E INDICADORES

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Técnicas e Instrumentos
TRIMOVILES	Tipo de vehículo con tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos a cambio de dinero de la misma forma que un taxi.	Registro del número de vehículos trimoviles, según su incremento o reducción anual.	<b>Trasporte de Trimoviles</b>	Numero de trimoviles registrados	Análisis documental, ficha de registro de datos
CRECIMIENTO ECONOMICO	El crecimiento económico es el aumento del Producto Bruto Interno (PBI) de un país durante el período de un año.  El Valor Agregado Bruto, conocido por sus siglas VAB, es una magnitud macroeconómica que mide el valor total creado por un sector, país o región.	Variación de la tasa de crecimiento medida por el PBI, analizando un solo componente, el consumo. Y por el lado del consumo (consumo autónomo e ingreso disponible)	<b>Población / demografía</b>	Tasa de crecimiento poblacional.	Análisis documental, ficha de registro de datos
			<b>Características</b>	Sexo / Edad/Lugar de procedencia / residencia	Encuesta, cuestionario
			<b>Desempleo</b>	Tasa de desempleo	Análisis documental, ficha de registro de datos
			<b>Bienestar socioeconómico</b>	Ingreso per cápita Gasto / consumo per cápita.	Encuesta, cuestionario

Elaboración: Grupo de Tesistas

## **IV. MARCO METODOLOGICO**

### **4.1.Nivel, Tipo y Método de investigación**

#### 4.1.1. Nivel de Investigación

El nivel de investigación aplicado en esta investigación es descriptivo – correlacional, porque busca averiguar la incidencia en que se manifiestan las variables de estudio y medir el grado de relación que existe entre ambas. Los estudios correlacionales al evaluar el grado de asociación entre dos o más variables, miden cada una de ellas (presuntamente relacionadas) y, después, cuantifican y analizan la vinculación. (Hernández. R.; Fernández, C. y Baptista, P., 2003).

#### 4.1.2. Tipo de Investigación

La presente investigación, por su finalidad, es de tipo aplicada, debido a que tiene como objetivo resolver un determinado problema o planteamiento específico.

Es descriptiva, porque busca especificar, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis (Hernández. R.; Fernández, C. y Baptista, P., 2003).

Este estudio tiene un enfoque cuantitativo, es aquella en la que se recogen y analizan datos cuantitativos sobre las variables, también

estudia la asociación o relación entre variables cuantificadas (Hernández. R.; Fernández, C. y Baptista, P., 2003).

Esta investigación es un estudio tipo longitudinal, ya que recolectan datos en diferentes puntos del tiempo, para realizar inferencias acerca de la evolución, sus causas y sus efectos. (Hernández. R.; Fernández, C. y Baptista, P., 2003).

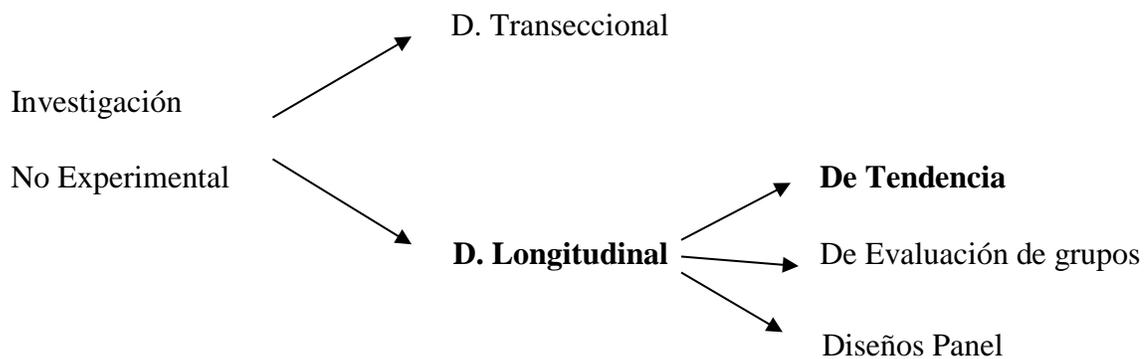
#### 4.1.3. Método de investigación

En el presente estudio se utilizó el método observacional, la cual pretende recoger el significado de una conducta, evitando su manipulación, a través del sistema de observación más adecuado. (Anguera, 1997)

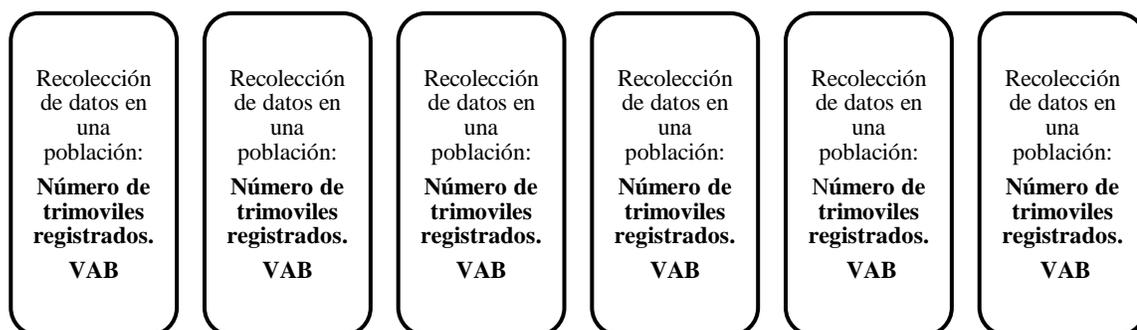
Así mismo, se usó el método hipotético - deductivo, que a través de la observación del fenómeno a estudiar y creación de hipótesis intenta explicar dicho fenómeno y verificación de la verdad de los enunciados. Es la formulación de la hipótesis y deducción de consecuencias que deberán ser contrastadas.

## 4.2. Diseño de Investigación

Por las características del problema y los propósitos de la misma, la presente investigación se ubica dentro del diseño no experimental (se realiza sin la manipulación deliberada de variables y sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural para después analizarlos) y de manera específica dentro del diseño longitudinal de tendencia (son aquellos que analizan cambios a través del tiempo en categorías, conceptos, variables o sus relaciones, dentro de alguna población en general). El diagrama del diseño es:



En consecuencia, la característica distintiva es que la atención se centra en la población, pudiendo observarla o medirla, o bien, tomar una muestra de ella, cada vez que se observen o midan las variables o las relaciones entre éstas. Es importante señalar que los participantes del estudio no son los mismos, pero la población sí.



**Muestras distintas, misma población**

**2011**

**2012**

**2013**

**2014**

**2015**

**2016**

## V. UNIVERSO / POBLACION

### 5.1.Determinación del universo/población

La población en estudio está conformada por el número de vehículos trimoviles que circulan en el distrito de Huánuco registrados desde el año 2011 al 2016, siendo este una cantidad total de 11,899 trimoviles, además del porcentaje del VAB, la cantidad de población y la tasa de desempleo como se puede apreciar en la siguiente tabla.

**TABLA N° 15**

#### CUADRO DE DATOS

<b>AÑOS</b>	<b>NUMERO DE TRIMOVILES</b> (* )	<b>VAB (%)</b> (**)	<b>POBLACIÓN</b> (***)	<b>DESEMPLEO (%)</b> (****)
<b>2011</b>	<b>2235</b>	<b>6.9</b>	<b>83,375</b>	<b>2.7</b>
<b>2012</b>	<b>2559</b>	<b>6.7</b>	<b>84,341</b>	<b>3.1</b>
<b>2013</b>	<b>1455</b>	<b>6.6</b>	<b>85,319</b>	<b>3.0</b>
<b>2014</b>	<b>1812</b>	<b>6.5</b>	<b>86,167</b>	<b>1.9</b>
<b>2015</b>	<b>1670</b>	<b>6.4</b>	<b>86,995</b>	<b>2.2</b>
<b>2016</b>	<b>2168</b>	<b>6.5</b>	<b>87,923</b>	<b>2.3</b>

Fuente:(\*)(INEI, 2017) - (\*\*)(INEI, 2017)- (\*\*\*)(INEI, 2017)- (\*\*\*\*)((INEI, 2017)

Elaboración: Grupo de Tesistas

## **VI. TECNICAS DE RECOLECCION Y TRATAMIENTO DE DATOS**

### **6.1.Fuentes, técnicas e instrumentos de recolección de datos**

#### 6.1.1. Fuentes

En este proceso de investigación tomaremos las fuentes documentales. Este estudio implica la recopilación de información secundaria (series históricas, internet) y primaria sobre las variables de estudio, mediante la aplicación de una encuesta piloto a la población elegida. La información primaria es aquella recogida del mismo escenario investigado de manera directa. La información secundaria procede fundamentalmente de los documentos oficiales de manejo interno del BCRP, así como del INEI tales como informes, reportes y memorias anuales.

#### 6.1.2. Técnicas

Análisis Documental.

Castillo (2004). Menciona que “El análisis documental es una forma de investigación técnica, un conjunto de operaciones intelectuales, que buscan describir y representar los documentos de forma unificada sistemática para facilitar su recuperación. Comprende el procesamiento analítico- sintético que, a su vez, incluye la descripción bibliográfica y general de la fuente, la

clasificación, indización, anotación, extracción, traducción y la confección de reseñas.”

La Encuesta.

Carrasco (2005) menciona que “La encuesta es una técnica para Investigación social por excelencia debido a su utilidad, versatilidad y sencillez y objetividad de los datos que con ella se obtienen” (p.314).

Según lo mencionado las técnicas que se utilizará en el presente trabajo de investigación será el análisis documental, encaminadas a representar un documento y su contenido bajo una forma diferente de su original, con la finalidad de posibilitar su recuperación posterior e identificarlo, y la encuesta que consta en recopilar datos sin modificar el entorno ni controlar el proceso que está en observación.

### 6.1.3. Instrumentos

Ficha de Registro de Datos. Es el instrumento de la investigación documental que permiten registrar los datos significativos de las fuentes consultadas.

Cuestionario. Es el instrumento utilizado que mediante preguntas adecuadamente formuladas serán aplicadas a los sujetos

materia de investigación, destinados a obtener respuestas sobre el problema en estudio.

## **6.2. Procesamiento y presentación de datos**

### 6.2.1. Procesamiento de datos

Para el análisis estadístico de los datos recolectados mediante la encuesta piloto se empleó el Programa de Excel, así como para el diseño de las tablas y gráficos.

Para la prueba de las hipótesis se aplicó el estadístico T-Student, realizado mediante el Programa Estadístico Eviews ya que buscamos determinar la relación entre las dos variables, con un nivel de confianza del 95% y un nivel de significancia del 5%.

### 6.2.2. Presentación de datos

#### 6.2.2.1. Modelo Econométrico

(MACARENA ESTEVENS, 01-08-2016).

El modelo econométrico para estimar los factores más adecuados que expliquen el incremento de los trimoviles en la ciudad de Huánuco y de cómo esto influye en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco y estos están en la función de las siguientes variables.

Partimos de: **VAB = f (Tri.)**

Tri. = g (población, desempleo)

Tri. = g (h1, h2)

Por lo que:

$$\text{Tri} = \beta_0 + \alpha_1 * \text{POB.} + \alpha_2 * \text{U.} + \text{Ep}$$

Entonces:

VAB = f (g(h1,h2))

VAB =  $\beta_0 + \alpha_1(\text{Tri.}) + \mu$

$$\text{VAB} = \beta_0 + \alpha_1 (\beta_0 + \alpha_1 * \text{POB.} + \alpha_2 * \text{U.} + \text{Ep}) + \mu$$

Donde:

$\beta$ : Constante

$\alpha_i$ : Parámetro a ser estimado (i= 1,2,3)

$\mu$ : Término de perturbación

VAB: Valor agregado bruto

Pob.: Población

U: Desempleo

### 6.2.3. Verificación de hipótesis

#### 6.2.3.1. Especificación del Modelo

Para la estimación del modelo se utiliza lo siguiente:

Partimos de:  $TRI = POB + U$

$$TRI = \beta_0 + \beta_1 * POB + \beta_2 * U + \mu$$

DONDE:

TRI = Numero de trimoviles

POB= Población

U = Desempleo

### **Demostración Econométrica**

#### Estimación de ecuación

Dependent Variable: TRI  
 Method: Least Squares  
 Date: 06/11/19 Time: 16:46  
 Sample: 2011 2016  
 Included observations: 6

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	7654.914	15554.01	0.492151	0.0021
POB	1.069139	0.169576	0.407717	0.0001
U	9968.989	60095.27	0.165886	0.0000
R-squared	0.947509	Mean dependent var		1983.167

Adjusted R-squared	0.937486	S.D. dependent var	408.7784
S.E. of regression	490.1056	Akaike info criterion	15.53397
Sum squared resid	720610.6	Schwarz criterion	15.42985
Log likelihood	-43.60192	Hannan-Quinn criter.	15.11717
F-statistic	0.239148	Durbin-Watson stat	2.457159
Prob(F-statistic)	0.800999		

### INTERPRETACION DE LOS COEFICIENTES.

- Si el número de trimoviles aumenta en 1 % la población aumenta en 1.069139%
- Si el desempleo y la población aumentan en 1.069139 y 9968.989 respectivamente el número de trimoviles aumenta en 1 %

$R = 0.94\%$ , indicando que el comportamiento del número de trimoviles esta explicado en un 94% por las variables exógenas indicadas en el presente modelo y un 6% es descrito por variables que no se incluyeron en el modelo.

### Análisis de Significatividad individual (T-STUDENT e intervalo de confianza de los parámetros)

DATOS:

<b>Gl</b> = #datos - 1 = 5
<b>n.s.</b> = 5%
<b>Tt</b> = distr.T.inv (prob,gl)

### INTERPRETACION DE EIEWS

El valor crítico en la prueba t es 2.5706 (esta es el  $T_t$ ) Y la  $T_c$ , es decir,  $T_c > T_t$  ( $2.5706 > 0.4921$ ) por lo tanto se acepta la  $H_1$  y se rechaza la  $H_0$  e individualmente es significativo el modelo (permanece).

### Análisis de significatividad conjunta (F-SNEDECOR y R'S cuadrados)

DATOS:

$Gl_N = \#variables - 1 = 3 - 1 = 2$
$Gl_D = \#datos - \#variables = 6 - 2 = 4$
n.s. = 5%
$F_t = \text{distr.F.inv (probabilidad, } gl_N, gl_D) = 0.239148$
$F_c = \text{F-Statistic} = 19.247$

### INTERPRETACIÓN DE EIEWS

Si  $F_c > F_t$  ( $19.247 > 0.239148$ ) se rechaza la  $H_0$  y se acepta la  $H_1$ .

Por lo tanto, concluimos que nuestra investigación en conjunto es significativa. Entonces podemos decir que nuestra investigación es capaz de recoger más de 94% de la variación del número de trimoviles a partir de las variables (POB, U) quedando el resto del porcentaje en elementos que no podemos explicar con este modelo.

Además, comparando el R – squared con el Adjusted R- squared podemos decir que no existen indicios de un problema de especificación de variables relevantes en el modelo, ya que la diferencia entre ambos es de apenas un punto porcentual.

#### 6.2.3.2.Demostración de la influencia del modelo en el Crecimiento Económico

Para la estimación del modelo se utiliza lo siguiente:

Partimos de:  $VAB = f(TRI)$

$$VAB = \beta_0 + \beta_1 TRI + \mu$$

$$TRI = \beta_0 + \beta_1 * POB + \beta_2 * U + \mu$$

$$VAB = \beta_0 + \beta_1(\beta_0 + \beta_1 * POB + \beta_2 * U + \mu) + \mu$$

DONDE:

VAB= Valor agregado bruto (crecimiento económico)

TRI=Numero de trimoviles

POB= Población

U = Desempleo

## Demostración Econométrica

### Estimación de ecuación

Dependent Variable: VAB  
 Method: Least Squares  
 Date: 06/11/19 Time: 14:39  
 Sample: 2011 2016  
 Included observations: 6

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.066000	3.26110	5.030108	0.0000
TRI	1.012123	1.61113	0.627882	0.0134
R-squared	0.982717	Mean dependent var		0.066000
Adjusted R-squared	0.197854	S.D. dependent var		1.380110
S.E. of regression	1.481010	Akaike info criterion		-42.17446
Sum squared resid	8.711020	Schwarz criterion		-42.24387
Log likelihood	128.5234	Hannan-Quinn criter.		-42.45233
F-statistic	0.394237	Durbin-Watson stat		1.735820
Prob(F-statistic)	0.564145			

### INTERPRETACION DE LOS COEFICIENTES.

- Si el valor agregado bruto aumenta en 1%, el número de trimoviles aumenta en 1.012123%

$$R = 0.98\%$$

Este resultado indica que el comportamiento del valor agregado bruto esta explicado en un 98% por las variables exógenas indicadas en el presente modelo y un 2% es descrito por variables que no se incluyeron en el modelo.

### **Análisis de significatividad individual (T-STUDENT e intervalo de confianza de los parámetros)**

DATOS:

<b>Gl</b> = #datos - 1 = 5
<b>n.s.</b> = 5%
<b>Tt</b> = distr.T.inv (prob,gl)

### **INTERPRETACION DE EVIEWS**

El valor critico en la prueba t es 2.5706 (esta es el Tt) Y la Tc es 5.0301 Es decir,  $T_c > T_t$  ( $5.0301 > 2.5706$ ) por lo tanto se acepta la H1 y se rechaza la Ho e individualmente es significativo el modelo (permanece).

También cabemos explicar de otra manera; en el trabajo de investigación se ha notado que la probabilidad es menos de 5% (n.s). Por lo tanto, acepto la validez de todas las variables especificadas para definir la evolución de la endógena.

Es decir, estamos rechazando la hipótesis nula y estamos aceptando la hipótesis alterna.

Concluimos diciendo que nuestro trabajo es significativo individualmente por lo tanto permanece el modelo.

### Análisis de significatividad conjunta (F-SNEDECOR y R<sup>2</sup> cuadrados)

DATOS:

$G_{N} = \#variables - 1 = 2 - 1 = 1$
$G_{D} = \#datos - \#variables = 6 - 2 = 4$
$n.s. = 5\%$
$F_t = \text{distr.F.inv (probabilidad, } g_{N}, g_{D}) = 0.394237$
$F_c = F\text{-Statistic} = 224.583$

### INTERPRETACIÓN DE EVIEWS

Si  $F_c > F_t$  ( $224.583 > 0.394237$ ) se rechaza la  $H_0$  y se acepta la  $H_1$ .

Por lo tanto, concluimos que nuestra investigación en conjunto es significativa.

Además, Según la teoría dice que cuando  $R^2 = 0$  no hay ninguna correlación entre la variable dependiente e independiente y cuando  $R^2 = 1$  existe perfecta correlación.

Entonces podemos decir que nuestra investigación es capaz de recoger más de 98% de la variación de las exportaciones a partir de las variables económicas (VAB, TRI) quedando el resto del porcentaje en elementos que no podemos explicar con este modelo.

Además, comparando el R – squared con el Adjusted R- squared podemos decir que no existen indicios de un problema de especificación de variables relevantes en el modelo, ya que la diferencia entre ambos es de apenas un punto porcentual.

DONDE:

VAB= Valor agregado bruto (crecimiento económico)

TRI=Numero de trimoviles

## Demostración Econométrica

### Estimación de ecuación

Dependent Variable: VAB  
Method: Least Squares  
Date: 06/11/19 Time: 14:39  
Sample: 2011 2016  
Included observations: 6

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	0.066000	3.26110	5.030108	0.0000
TRI	1.012123	1.61113	0.627882	0.0134
R-squared	0.982717	Mean dependent var		0.066000
Adjusted R-squared	0.197854	S.D. dependent var		1.380110
S.E. of regression	1.481010	Akaike info criterion		-42.17446
Sum squared resid	8.711020	Schwarz criterion		-42.24387
Log likelihood	128.5234	Hannan-Quinn criter.		-42.45233
F-statistic	0.394237	Durbin-Watson stat		1.735820
Prob(F-statistic)	0.564145			

---



---

## INTERPRETACION DE LOS COEFICIENTES.

- Si el valor agregado bruto aumenta en 1%, el número de trimoviles aumenta en 1.012123%

$$R = 0.98\%$$

Este resultado indica que el comportamiento del valor agregado bruto esta explicado en un 98% por las variables exógenas indicadas en el presente modelo y un 2% es descrito por variables que no se incluyeron en el modelo.

### **Análisis de significatividad individual (T-STUDENT e intervalo de confianza de los parámetros)**

DATOS:

<b>Gl</b> = #datos – 1 = 5
<b>n.s.</b> = 5%
<b>Tt</b> = distr.T.inv (prob,gl)

## INTERPRETACION DE EVIEWS

El valor critico en la prueba t es 2.5706 (esta es el Tt) Y la Tc es 5.0301. Es decir,  $Tc > Tt$  ( $5.0301 > 2.5706$ ) por lo tanto se acepta la H1 y se rechaza la Ho e individualmente es significativo el modelo(permanece).

También cabemos explicar de otra manera; en el trabajo de investigación se ha notado que la probabilidad es menos de 5% (n.s). Por lo tanto, acepto la validez de todas las variables especificadas para definir la evolución de la endógena.

Es decir, estamos rechazando la hipótesis nula y estamos aceptando la hipótesis alterna.

Concluimos diciendo que nuestro trabajo es significativo individualmente por lo tanto permanece el modelo.

### **Análisis de significatividad conjunta (F-SNEDECOR y R'S cuadrados)**

DATOS:

<b><math>gl_N</math></b> = #variables - 1 = 2-1 = 1
<b><math>gl_D</math></b> = #datos - #variables = 6- 2 =4
<b>n.s.</b> = 5%
<b><math>F_t</math></b> = distr.F.inv (probabilidad, $gl_N$ , $gl_D$ ) = 0.394237
<b><math>F_c</math></b> = F- Statistic = 224.583

### **INTERPRETACIÓN DE EVIEWS**

Si  $F_c > F_t$  ( $224.583 > 0.394237$ ) se rechaza la  $H_0$  y se acepta la  $H_1$ .

Por lo tanto, concluimos que nuestra investigación en conjunto es significativa. Además, Según la teoría dice que cuando  $R^2 = 0$  no hay ninguna correlación entre la variable dependiente e independiente y cuando  $R^2 = 1$  existe perfecta correlación.

Entonces podemos decir que nuestra investigación es capaz de recoger más de 98% de la variación de las exportaciones a partir de las variables económicas (VAB, TRI) quedando el resto del porcentaje en elementos que no podemos explicar con este modelo.

Además, comparando el R – squared con el Adjusted R- squared podemos decir que no existen indicios de un problema de especificación de variables relevantes en el modelo, ya que la diferencia entre ambos es de apenas un punto porcentual.

### **ENCUESTA PILOTO**

**TENEMOS COMO AYUDA PREGUNTAS RELEVANTES PARA PODER RESPONDER LOS PROBLEMAS PLANTEADAS EN EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN.**

**Para los cual tenemos las siguientes características para la encuesta piloto:**

1. Los conductores encuestados tienen menos de 8 años y más de 3 años de experiencia como conductor del medio de transporte trimoviles ya que se sitúan en los años (entre 2011- 2016) - tal como indica en la pregunta n° 18 de la encuesta.
2. La encuesta piloto se realizó en el distrito de Huánuco- mes de junio año 2019.
3. El instrumento de encuesta se viabilizo gracias a tres especialistas en investigación de la Universidad Nacional Hermilio Valdizan – Facultad deEconomía-2019.Para lo cual la población se tomó los trimoviles registrados (RUV) en circulación en el distrito de Huánuco en el año 2018.

Población de vehículos trimoviles hasta el año 2018 = 25,000 trimovies

$$Z = 1.96$$

$$p = 0.5 \quad q = 0.5$$

$$p + q = 1$$

$$e = 0.05$$

### FÓRMULA PARA HALLAR LA MUESTRA

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

$$n = \frac{25000 * 1.96^2 * 0.5 * 0.5}{0.05^2 * (25000 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5} = 378$$

Para la encuesta piloto se tomará el 10% de la muestra:

$$n * 10\% = 378 * 10\% = 38$$

La encuesta piloto se aplicará a 38 conductores de vehículos trimoviles registrados (RUV).

### CARACTERISTICAS DE LA POBLACION

### 1. INDIQUE SU SEXO:

**TABLA N° 16**

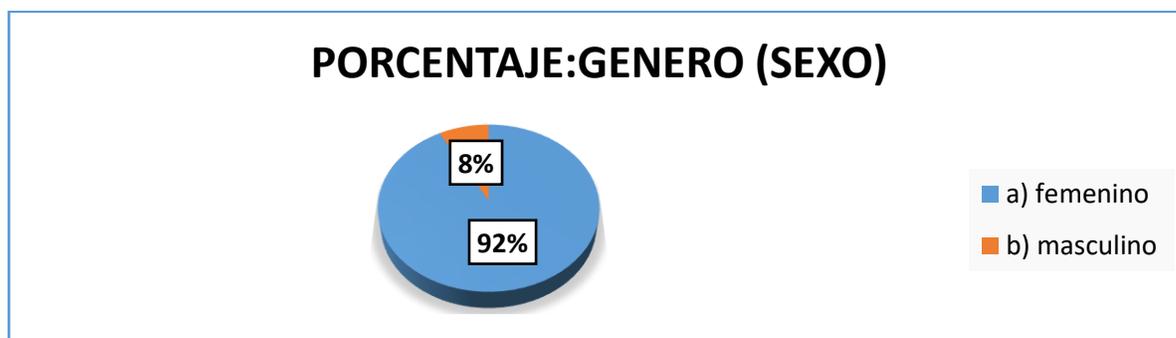
TABLA DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE 38 ENCUESTA PILOTO REALIZADAS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE - TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO SEGÚN SU SEXO - 2019.

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	Hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Femenino	35	0.92	35	38	0.92	1	92%
b) Masculino	3	0.08	38	3	1	0.08	8%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

Fuente: Anexo N°2

Elaboración: Grupo de Tesistas

**GRAFICO N° 12**



Fuente: Tabla N° 16

Elaboración: Grupo de tesistas

### ANALISIS E INTERPRETACION

En la tabla N° 16 y gráfico N° 12, se puede observar que según género de los conductores de trimoviles de los 38 encuestados, 3 conductores que corresponde al 8% son de género femenino y 35 conductores que conforman el 92% son de género

masculino. Por lo que se entiende que en su mayoría los conductores de trimoviles son varones y en una baja proporción se presenta las de sexo femenino.

## 2. INDIQUE SU EDAD

**TABLA N° 17**

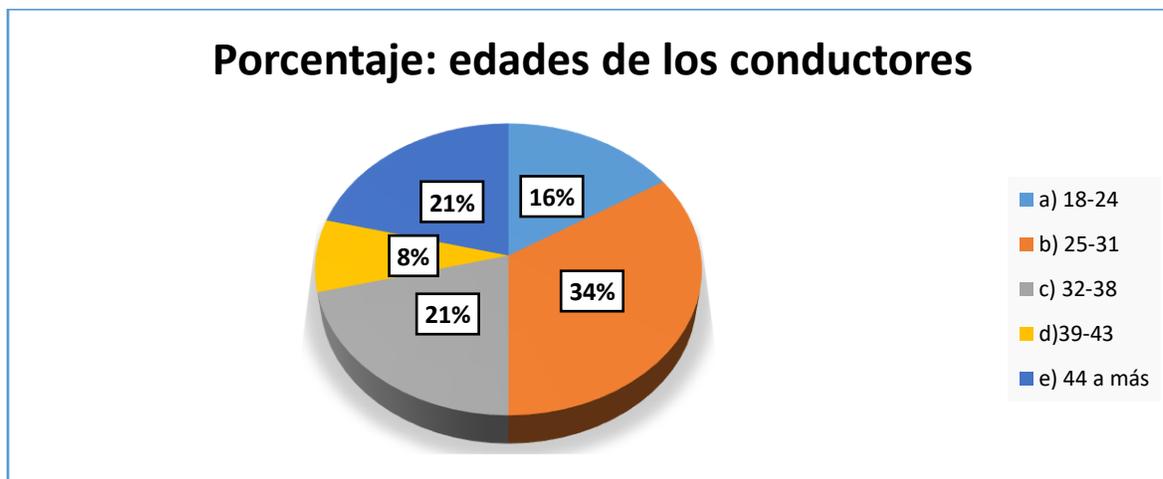
TABLA DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE 38 ENCUESTA PILOTO REALIZADAS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE-TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO SEGÚN SU EDAD - 2019.

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	Ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) 18-24	6	0.16	6	38	0.16	1	16%
b) 25-31	13	0.34	19	32	0.5	0.84	34%
c) 32-38	8	0.21	27	19	0.71	0.5	21%
d)39-43	3	0.08	30	11	0.79	0.42	8%
e) 44 a más	8	0.21	38	8	1	0.21	21%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

Fuente: Anexo N° 2

Elaboración: Grupo de tesistas

GRAFICO N° 13



Fuente: Tabla N° 17

Elaboración: Grupo de tesis

### ANÁLISIS E INTERPRETACION

En la tabla N° 17 y gráfico 13, se puede observar que según la edad de los conductores de trimoviles de los 38 encuestados, 6 conductores que corresponde al 16% pertenecen al rango de 18 a 24 años, 13 conductores que corresponde al 34% indican que tienen entre 25 a 31 años, 8 conductores que equivale al 21% indican tener entre 32 a 38 años, 3 conductores que corresponde al 8% manifiestan tener entre 39 a 43 años y 8 conductores que conforman el 21% tienen de 44 años en adelante. Por lo que se deduce que la edad de los conductores de trimoviles oscila entre los 25 a 31 años de edad pues presenta una mayor proporción en dicho rango.

### 3. LUGAR DE PROCEDENCIA

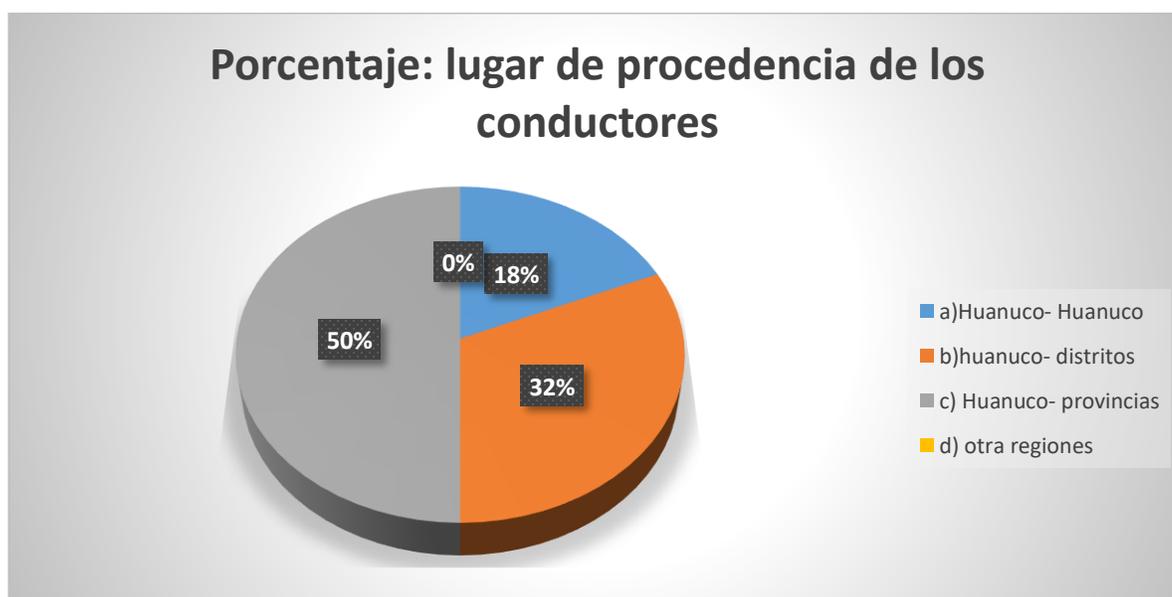
**TABLA N° 18**

TABLA DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE 38 ENCUESTA PILOTO REALIZADAS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE- TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO SEGÚN SU LUGAR DE PROCEDENCIA - 2019.

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Huánuco- Huánuco	7	0.18	7	38	0.18	1	7%
b)Huánuco- distritos	12	0.32	19	31	0.5	0.82	32%
c) Huánuco- provincias	19	0.5	38	19	1	0.32	50%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

Fuente: Anexo N°2

Elaboración: Grupo de Tesistas

**GRAFICO N° 14**

Fuente: Tabla N°18

Elaboración: Grupo de Tesistas

### **ANALISIS E INTERPRETACION**

En la tabla 18 y grafico 14, se puede observar que según el lugar de procedencia de los 38 conductores de trimoviles encuestados, 7 conductores que corresponde al 7% radican el Huánuco distrito, 12 conductores que corresponde al 32% indican que proceden de diversos distritos de la ciudad Huánuco, 19 conductores que equivale al 50% indican que provienen de las diversas provincias del departamento de Huánuco y. Finalmente, se concluye que en mayor proporción los conductores de trimoviles proceden de las diversas provincias del departamento de Huánuco.

### **BIENESTAR SOCIOECONOMICO**

#### **13.¿CUÁNTO ES EL INGRESO DIARIO QUE PERCIBE COMO CONDUCTOR DE “TRIMOVIL”?**

**TABLA N° 19**

TABLA DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE 38 ENCUESTA PILOTO REALIZADAS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE- TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO SEGÚN SU NIVEL DE INGRESO DIARIO - 2019.

<b>RESPUESTAS</b>	<b>Distribución de frecuencias</b>						
	<b>ni</b>	<b>Hi</b>	<b>Ni+</b>	<b>Ni-</b>	<b>Hi+</b>	<b>Hi-</b>	<b>Hi%</b>
a) menos de 25 soles	0	0	0	38	0	1	0%

b) entre 26 y 40 soles	0	0	0	0	0	0	0%
c) entres 41 y 50 soles	0	0	0	0	0	0	0%
d) más de 51 soles	38	1	38	0	1	0	100%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

Fuente: Anexo N°2

Elaboración: Grupo de Tesistas

**GRAFICO N° 15**



Fuente: Tabla N° 19

Elaboración: Grupo de Tesistas

### ANALISIS E INTERPRETACION

En la tabla 19 y grafico 15, se puede observar que según la edad de los conductores de trimoviles de los 38 encuestados, 38 conductores que corresponde al 100% ganan más de 51 soles descritas en las encuestas el 38 encuestados el 0% ganan menos de 50 soles.

Por lo cual su propensión a ganar es mayor.

**14. EN LA SIGUIENTE TABLA MENCIONES USTED. CUÁNTO GASTA DIARIAMENTE DE SUS INGRESOS OBTENIDOS COMO CONDUCTOR DE TRIMOVIL EN LAS SIGUIENTES NECESIDADES MENCIONADAS:**

**TABLA N° 20**

TABLA DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE 38 ENCUESTA PILOTO REALIZADAS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE- TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO SEGÚN SU LUGAR DE PROCEDENCIA - 2019.

RESPUESTA	NECESIDADES MENCIONADAS:					
	ALIMENTACION		EDUCACION		SALUD	
	ni	hi%	ni	hi%	ni	hi%
a) 0-5 soles	2	5%	<b>30</b>	<b>79%</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>
b) 6-10 soles	12	32%	8	32%	0	0%
c) 11-15 soles	10	26%	0	0%	0	0%
<b>d) 16- 20 soles</b>	<b>13</b>	<b>34%</b>	0	0%	0	0%
e) Más de 21 soles	1	3%	0	0%	0	0%
Total	38	100%	378	100%	378	100%
	<b>Vivienda</b>		<b>Recreacion</b>		<b>Deudas / Prestamo</b>	

	ni	hi%	ni	hi%	ni	hi%
a) 0- 5 soles	0	0%	0	0%	32	84%
b) 6-10 soles	28	74%	28	74%	6	16%
c) 11-15 soles	10	26%	10	26%	0	0%
d) 16- 20 soles	0	0%	0	0%	0	0%
e) Más de 21 soles	0	0%	0	0%	0	0%
Total	38	100%	38	100%	38	100%
	<b>Combustible / GAS</b>		<b>Reparaciones Vehicular</b>		<b>Pago por alquiler- tri.</b>	
	ni	hi%	ni	hi%	ni	hi%
a) 0-5 soles	0	0%	38	100%	0	0%
b) 6-10 soles	0	0%	0	0%	0	0%
c) 11-15 soles	38	100%	0	0%	23	61%
d) 16- 20 soles	0	0%	0	0%	15	39%
e) Más de 21 soles	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL	38	100%	38	100%	38	100%

Fuente: Anexo N° 2

Elaboración: Grupo de Tesistas

## RELACION POBLACION Y DESEMPLEO EN FUNCION A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE TRIMOVILES

22. En cuanto a los acontecimientos sobre los trimoviles que Huánuco está viviendo

**¿CREES QUE EL INCREMENTO DE LOS TRIMÓVILES SE VE  
INFLUENCIADO POR EL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y EL  
DESEMPLEO?**

### TABLA N° 21

TABLA DE DISTRIBUCION DE FRECUENCIAS DE 38 ENCUESTA  
PILOTO REALIZADAS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE  
TRANSPORTE- TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO SEGÚN

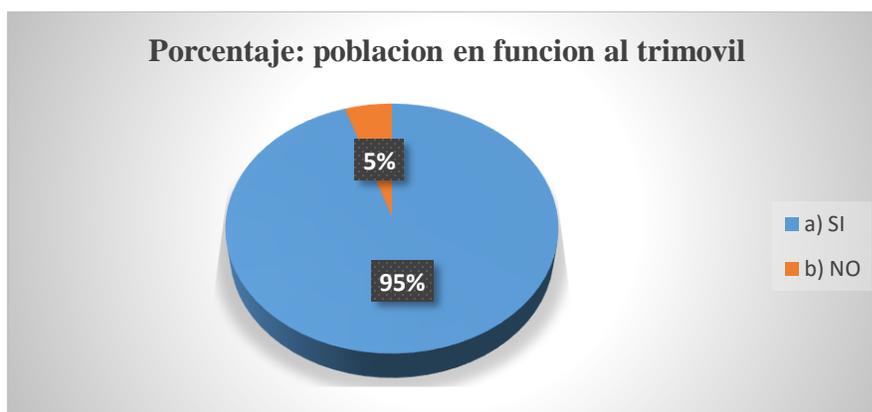
LA POBLACION Y DESEMPLEO EN EL INCREMENTO DEL MEDIO DE  
TRANSPORTE – TRIMOVILES - 2019.

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
POBLACION							
a) SI	36	0.95	36	38	0.95	1	95%
b) NO	2	0.05	38	2	1	0.05	5%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>
DESEMPLEO	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) SI	36	0.95	36	38	0.95	1	95%
b) NO	2	0.05	38	2	1	0.05	5%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

Fuente: Anexo N° 2

Elaboración: Grupo de Tesistas

**GRAFICO N° 16**



Fuente: Tabla N° 21

Elaboración: Grupo de Tesistas

**GRAFICO N° 17**



Fuente: Tabla N° 21  
Elaboración: Grupo de Tesistas

## ANALISIS E INTERPRETACION

### POBLACION:

En la tabla N° 21y grafico 16, se puede observar que según el incremento de los trimoviles por el lado de la población se muestra que: de los 38 conductores de trimoviles encuestados, 36conductores que corresponde al 95% mencionan que el incremento del medio de transporte – trimoviles SI se ve influenciado por el incremento de la población, 2conductores que corresponde al 5% mencionan que el incremento del medio de transporte – trimoviles NO se ve influenciado por el incremento de la población. Por lo que se entiende que los conductores de trimoviles presentan una mayor

proporción en la dimensión en decir que la población SI influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles.

## **DESEMPLEO**

En la tabla N° 21 y grafico 17, se puede observar que según el incremento de los trimoviles por el lado de la población se muestra que: de los 38 conductores de trimoviles encuestados, 36 conductores que corresponde al 95% mencionan que el incremento del medio de transporte – trimoviles SI se ve influenciado por el desempleo, 2conductores que corresponde al 5% mencionan que el incremento del medio de transporte – trimoviles NO se ve influenciado por el desempleo. Por lo que se entiende que los conductores de trimoviles presentan una mayor proporción en la dimensión en decir que el desempleo SI influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles.

## **AYUDANDO A LOS CONTRASTES DE HIPOTESIS**

### **Hipótesis General**

El crecimiento de la población y el desempleo son los determinantes para el incremento del medio de transporte - trimoviles, en el distrito de Huánuco 2011 – 2016.

### **Hipótesis Específicos**

**H.E.-1:** El crecimiento demográfico si influye en el incremento del medio de transporte – trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016. (Ver Tabla N° 21)

**H.E.-2:** El desempleo si influye en el incremento del medio de transporte trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016. (Ver Tabla N° 21)

**H.E.-3:** Los medios de transporte - trimoviles influyen de manera positiva en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016.

#### 6.2.4. Discusión de resultados

En el presente estudio se investigó la correlación entre los trimoviles y el crecimiento económico del distrito de Huánuco en el periodo 2011 al 2016.

De acuerdo al análisis de los resultados obtenidos en la presente investigación se encontró que el coeficiente de determinación es alto y nos indica que, si el número de trimoviles aumenta en 1%, la población aumenta en 1.069139%. Si el desempleo y la población aumentan en 1.069139 y 9968.989 respectivamente el número de trimoviles aumenta en 1 %.  $R = 0.94\%$ , indicando que el comportamiento del número de trimoviles esta explicado en un 94% por las variables exógenas indicadas en el presente modelo y un 6% es descrito por variables que no se

incluyeron en el modelo. Explicando así que el incremento demográfico y el desempleo si son variables y determinantes del incremento de los medios de transporte - trimoviles del distrito de Huánuco 2011 al 2016, dado su valor de significancia positiva.

Estos resultados, complementan a los encontrados por Moller (2003), en su investigación movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali Colombia, en la cual hallo que la relación estrecha entre crecimiento urbano y transporte motorizado en las principales capitales de los países latinoamericanos, hace tendencia hacia la urbanización, causando graves problemas de contaminación y de congestionamiento vehicular. Además de mencionar que el crecimiento urbano es relevante en el desarrollo porque cada vez hay más personas que viven en ciudades y esto crece de manera acelerada.

Por otro lado, si el valor agregado bruto aumenta en 1%, el número de trimoviles aumenta en 1.012123%.  $R = 0.98\%$ , Este resultado indica que el comportamiento del valor agregado bruto esta explicado en un 98% por las variables exógenas indicadas en el presente modelo y un 2% es descrito por variables que no se incluyeron en el modelo. Explicando así que los medios de

transporte- trimoviles si influyen en el crecimiento económico del distrito de Huánuco 2011 al 2016.

Estos resultados, se complementa a la investigación realizada por Galvez (2012) denominado la importancia de la organización en el sistema de servicio de moto-taxis del distrito de Chíncha alta, donde determina el impacto que tiene una adecuada organización en el sistema de servicio transporte de moto-taxis, y en su creación formal de empresas dedicadas a brindar este servicio de transporte. Concluyendo que una excelente organización y creación formal de empresas de transporte de moto-taxis, estas alcanzaran mayores beneficios y oportunidades en el mercado, además de un adecuado registro con base de datos por las municipalidades se acabaría con la informalidad.

Estos resultados, los cuales afirman que el incremento de la población y el desempleo son determinantes del incremento del medio de transporte – trimoviles, ello se relaciona con la investigación de Bonilla (2006), denominado “Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo”, donde se encontró que la situación del transporte en la ciudad de Huancayo, se enfatiza en la congestión vehicular y en la informalidad del transporte, debido

a que el comercio se encuentra concentrado y existe una sobreoferta de asientos en camionetas rurales y buses.

Así mismo, en los resultados de la investigación se puede deducir que el incremento del medio de transporte – trimoviles no solo traen consigo congestión vehicular, sino que es una fuente que mueve a la economía para un progreso y bienestar social.

Por otro lado, según los resultados de la encuesta piloto realizado a 38 conductores que tienen entre 3 y 8 años de experiencia, se ha estudiado las características sobre los medios de transporte – trimoviles, pudiendo manifestar lo siguiente:

Según género y edad, 35 conductores (92%) son de sexo masculino y 3 conductores (2%) son de sexo femenino. Además, se obtuvo que la mayor parte de los conductores tienen entre 25 y 31 años de edad.

Según lugar de procedencia, 7 conductores (7%) radican el Huánuco distrito, 12 conductores (32%) indican que proceden de diversos distritos de Huánuco, 19 conductores (50%) indican que provienen de las diversas provincias de Huánuco. Concluyendo que

la mayoría de los conductores proceden de las diversas provincias del departamento de Huánuco.

Según los ingresos y gastos, de los 38 encuestados que corresponde al 100%, su monto de ganancia es más de 51 soles diario (60-70-80-90-100 soles), por lo que sus gastos diarios en necesidades descritas en el trabajo de investigación tiene un rango de: alimentación (6-10 soles), educación (0-5 soles), salud (0-5 soles), vivienda (6-10 soles), recreación (6-10 soles), deudas/ prestamos (0-5) soles, combustible o gas (11-15 soles), reparación vehicular (0-5 soles), pago por alquiler (11- 15 soles, si el vehículo no es propio)sumando así un gasto diario aproximado de 60 soles con un vehículo propio y 71 soles con un vehículo alquilado, cubriendo así las diversas necesidades que los conductores del medio de transporte trimoviles requieren.

Estos resultados obtenidos, complementan de manera más amplia a la investigación realizada por Osorio y Vargas (2017), “Situación socioeconómica de los moto-taxistas de la empresa de transportes Plus SRL. Cajamarca año 2017”, donde se concluye que los moto-taxistas de la empresa de transportes Plus SRL. del distrito

de Cajamarca, se ubican en un nivel socioeconómico medio, a lo largo del año 2017.

Los resultados de la investigación donde el incremento de la población es un determinante del incremento del medio de transporte – trimoviles, coinciden con Hernández (2014), “Terminal terrestre para contribuir a la solución del caos urbano vehicular en la ciudad de Huánuco”, ya que pone de manifiesto que la problemática urbana en Huánuco se origina por la sobresaturación de vehículos de transporte terrestre interprovincial, nacional y las secciones de vías coloniales, para lo cual se empleó encuestas y tablas de recopilación de datos.

Los resultados recabados de la encuesta piloto como herramienta de apoyo para la presente investigación complementan a la investigación de Padilla de la Ossa (2015), “Efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de montería (Colombia)”, donde se halló la descripción del comportamiento social y modos de vida que los usuarios dan al uso del transporte (mototaxismo), mostrando su impacto significativamente en la movilidad urbana.

## **VII. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y PRESUPUESTALES**

### **7.1.Potencial humano**

En esta investigación comprende la participación exclusiva de los responsables.

### **7.2.Recursos materiales**

En el desarrollo de la investigación, se hará uso de materiales como computadoras, usbs, útiles de escritorio, papel bond, entre otros.

### 7.3. Recursos financieros

El financiamiento del presente estudio va ser con recursos propios.

### 7.4. Costos

**TABLA N° 22**

N°	DESCRIPCION	CANT	MEDIDA	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL
<b>BIENES</b>					
1	USB 4 GB	1	Unidad	25	25
2	FOLDER MANILA	2	Unidad	0.5	1

3	LAPICEROS	6	Unidad	1	6
4	RESALTADOR	3	Unidad	2	6
5	BARRADOR	2	Unidad	1	2
6	PAPEL BOND	1	Millar	25	25
<b>SUB TOTAL</b>					<b>65</b>
<b>SERVICIOS</b>					
1	IMPRESION	400	Unidad	0.1	40
2	FOTOCOPIAS	100	Unidad	0.1	10
3	PASAJE	3	Unidad	180	540
4	INTERNET	3	Meses	25	75
5	OTROS GASTOS				30
<b>SUB TOTAL</b>					<b>695</b>
<b>PRESUPUESTO TOTAL</b>					<b>760</b>

Elaboración: Grupo de Tesistas

### 7.5.Cronograma de acciones

**TABLA N 23**

Actividades	Año 2019						
	abril	mayo	Junio	julio	agosto	....	....
Revisión bibliográfica	x						

Elaboración del proyecto	x						
Presentación del proyecto		x					
Aprobación del proyecto			X				
Presentación del borrador de tesis				x			
Levantamiento de observaciones				x			
Presentación de tesis				x			
Sustentación				x			

Elaboración: Grupo de Tesistas

## CONCLUSIONES

1. Los resultados de la investigación muestran que el coeficiente de determinación es alto, por lo que el incremento de la población y el desempleo son determinantes del incremento de los medios de transporte - trimoviles del distrito de Huánuco en el periodo 2011 - 2016, dado su valor de significancia positiva.

2. En cuanto a la variable proxy del crecimiento económico (VAB) - PBI, por el lado del consumo e ingreso, se encontró que efectivamente esta es positiva. Lo mismo ocurre con la influencia del incremento de la población en el medio de transporte – trimoviles. Para el caso del desempleo, esta arroja una asociación positiva, lo que se entiende que al aumentar la población hace que por falta de industrias, empleos esta se convierta en un caos dándose así una actividad económica formal e informal convirtiéndose es tasas de desempleo desfavorables para la economía de la ciudad de Huánuco.
3. Sobre el medio de transporte – trimoviles, el comportamiento del valor agregado bruto esta explicado en un 98% por las variables exógenas indicadas en el presente modelo y un 2% es descrito por variables que no se incluyeron en el modelo, por lo que se concluye que los medios de transporte – trimoviles si influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011 al 2016.

### **SUGERENCIAS**

1. Evaluar las condiciones del incremento demográfico y desempleo existentes en Huánuco, ya que la mayor parte de la población son personas que vienen de diversas provincias y distritos de Huánuco, buscando una mejor calidad de vida. De tal manera, generar un estado de conciencia sobre la importancia de los

trimoviles, los cuales brindan servicios que pueden ayudar a la economía en conjunto, con trabajo ordenado y formal.

2. Por otro lado invocar a las entidades públicas y privadas a que los trimoviles no solo forman caos y congestionamiento vehicular, ya que existen políticas que regular las normas de tránsito, sino ver a los trimoviles de una manera positiva porque esto te forma vínculos con la economía, como nuevos puestos de trabajo: en mecánica, venta de combustible, pagos e ingresos que ingresan a las entidades públicas por formalizarse, ventas de vehículos, gastos y consumo de necesidades diarias que ellos tienen, etc.; todo ello se convierte en una fuente que mueve a la economía para un progreso y bienestar social en el distrito de Huánuco.
3. Recomendar a las próximas investigaciones crear medidas de cómo podemos enlazar a los medios de transporte en general con la economía formal sin tráfico y caos en nuestra ciudad, de la misma manera como disminuir la tasa de desempleo y ver cuáles son los problemas generales sobre el incremento de personas emigrantes.

## **BIBLIOGRAFIA**

Arquitectos, C. F. (marzo 2006). *INFORME SOBRE EL CONGESTIONAMIENTO*. <https://www.cfia.or.cr/descargas/informe7.pdf>.

BCRP. (2017). *CARACTERISTICAS DEL DEPARTAMENTO DE HUANUCO*. HUANUCO - LIMA -PERU: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/huanuco-caracterizacion.pdf>.

Betancourt, X. H. *crecimiento economico*.  
<https://www.monografias.com/trabajos14/crecimientoecon/crecimientoecon.shtml>.

BONILLA BENITO, H. (2006). ANALISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO.

file:///C:/Users/DANIEL/Downloads/BONILLA\_HECTOR\_ANALISIS\_SISTEMA\_TRANSPORTE\_%20PUBLICO\_HUANCAYO.pdf.

BULL, A. (2003). CONGESTION DE TRANSITO. EL PROBLEMA Y COMO ENFRENTARLO.  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/6/S0301049\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/6/S0301049_es.pdf).

BULL, A. (2003-7). CONGESTION DE TRANSITO: EL PROBLEMA Y COMO ENFRENTARLO.  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/S0301049\\_es.pdf?sequence=6&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/S0301049_es.pdf?sequence=6&isAllowed=y).

CARLOS PARODI TRECE. (1997 edicion ). *economia de las politicas sociales*. En c. p. trece, *economia de las politicas sociales* (págs. 64-65). lima:  
<http://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/1170/ParodiCarlos1997.pdf?sequence=1>.

Clara, B. O.-V. (2017). *SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS MOTOTAXISTAS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES PLUS SRL.CAJAMARCA AÑO 2017*. CAJAMARCA:  
<http://repositorio.unc.edu.pe/bitstream/handle/UNC/1972/SITUACI%C3%93N%20SOCIOECON%20DE%20LOS%20MOTOTAXISTAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

CORREO, D. (2018). *PARQUE AUTOMOTOR HUANUCO*. HUANUCO: <https://diariocorreo.pe/>.

Darwin Duran. (29 de marzo 2018). *CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES*. UNMSM - LIMA: <http://www.darwinduran.automatisoft.pe/2018/03/29/cuadro-de-operacionalizacion-de-variables/>.

DE LA LUZ DUMPAR, M. (MARZO DEL 2003). *CONGESTION VEHICULAR*. LIMA:  
[https://nanopdf.com/download/sie-137-congestion-vehicular-yt\\_pdf](https://nanopdf.com/download/sie-137-congestion-vehicular-yt_pdf).

DEXTRE, J. C. (2011 FECHA DE BUSQUEDA: 9-10-18). *ELEMENTOS DE LA TEORÍA DEL TRÁFICO VEHICULAR*. LIMA: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/fondoeditorial/2011/04/01/para-gestionar-el-transito-y-el-trafico-elementos-de-la-teoria-del-trafico-vehicular/>.

ECONOMIPEDIA. (2016). VALOR AGREGADO BRUTO. *ECONOMIPEDIA* ,  
<https://economipedia.com/definiciones/valor-agregado-bruto-vab.html>.

Franco, H. Y. (2012). *La importancia de la organización en el sistema de servicio transporte de Mototaxis del Distrito de Chincha Alta*. Chincha Alta, Ica, Perú: <https://www.monografias.com/trabajos93/organizacion-mototaxis-del-distrito-chincha-alta/organizacion-mototaxis-del-distrito-chincha-alta.shtml>.

GESTION.PE. (2017). *INEI: SECTOR TRANSPORTE, MENSAJERIA, CORREO, ALMACEN*. LIMA: <https://gestion.pe/economia/inei-sector-transporte-almacenamiento-correo-mensajeria-crecio-3-3-122032>.

GORECHO. (2016). *situacion del departamento de huanuco*. HUANUCO: [http://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2016/Presupuesto/files/huanuco\\_ppto\\_2017.pdf](http://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2016/Presupuesto/files/huanuco_ppto_2017.pdf).

GOREHCO. (2016). *POBREZA TOTAL HUANUCO*. HUANUCO: [http://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2016/Presupuesto/files/huanuco\\_ppto\\_2017.pdf](http://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2016/Presupuesto/files/huanuco_ppto_2017.pdf).

Hernández Zevallos, J. S. (2014). *TERMINAL TERRESTRE PARA CONTRIBUIR A LA SOLUCIÓN DEL CAOS URBANO VEHICULAR EN LA CIUDAD DE HUÁNUCO*. huanuco: <http://repositorio.udh.edu.pe/handle/123456789/279>.

HUANUCO, M. D. (ROF 2015). *REGLAMENTO DE ORGANIZACION Y FUNCIONES DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUANUCO*. HUANUCO: [http://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/1073/PLAN\\_1073\\_2016\\_ROF\\_-\\_2015\\_FINAL\\_DESARROLLO\\_ORGANIZACIONAL.PDF](http://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/1073/PLAN_1073_2016_ROF_-_2015_FINAL_DESARROLLO_ORGANIZACIONAL.PDF).

INEI. (2016). *DESEMPLEO SEGUN CARACTERISTICAS - REGION*. LIMA: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/ocupacion-y-vivienda/>.

INEI. (2013). *EVOLUCION DE LOS INDICADORES DE EMPLEO*. INEI, [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1200/cap03.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1200/cap03.pdf).

INEI. (2017). *HUANUCO 2007*. HUANUCO: [https://www.google.com.pe/search?q=Hu%C3%A1nuco%3A+Valor+Agregado+Bruto+por+A%C3%B1os%2C+seg%C3%BA+Actividades+Econ%C3%B3micas+Valores+a+Precios+Constantes+de+2007+\(Miles+de+soles\)&rlz=1C1CYCH\\_enPE811PE811&oq=Hu%C3%A1nuco%3A+Valor+Agregado+Bruto+por+A%C3](https://www.google.com.pe/search?q=Hu%C3%A1nuco%3A+Valor+Agregado+Bruto+por+A%C3%B1os%2C+seg%C3%BA+Actividades+Econ%C3%B3micas+Valores+a+Precios+Constantes+de+2007+(Miles+de+soles)&rlz=1C1CYCH_enPE811PE811&oq=Hu%C3%A1nuco%3A+Valor+Agregado+Bruto+por+A%C3).

INEI. (2017). *HUANUCO 2007*. HUANUCO: <https://proyectos.inei.gob.pe/web/poblacion/>.

INEI. (2013). *INCIDENCIA DE POBREZA*. HUANUCO:  
[https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1261/c03\\_c.html](https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1261/c03_c.html).

INEI. (2017). *INDICE DE EMPLEO - HUANUCO*. lima:  
[https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1518/huanuco.htm](https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1518/huanuco.htm).

INEI. (REVISADO 10-10-2018). *PARQUE AUTOMOTOR EN CIRCULACION A NIVEL DEPARTAMENTO*. LIMA:  
[https://www.google.com.pe/search?q=PARQUE+AUTOMOTOR+EN+CIRCULACION+A+NIVEL+DE+PARTAMENTO&rlz=1C1CYCH\\_enPE811PE811&oq=PARQUE+AUTOMOTOR+EN+CIRCULACION+A+NIVEL+DEPARTAMENTO&aqs=chrome..69i57j0l2.355j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com.pe/search?q=PARQUE+AUTOMOTOR+EN+CIRCULACION+A+NIVEL+DE+PARTAMENTO&rlz=1C1CYCH_enPE811PE811&oq=PARQUE+AUTOMOTOR+EN+CIRCULACION+A+NIVEL+DEPARTAMENTO&aqs=chrome..69i57j0l2.355j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8).

INEI. (2007 - 2016). *PBI por años, según departamentos a precios constantes*.

INEI. (2018). *POBLACION POR GRUPO DE EDAD*. INEI ,  
<http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=12&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiHrOGJpOTAhUJXKwKHbq5D5QQFjALegQIAxAC&url=http%3A%2F%2Fwww.bcrp.gob.pe%2Fdocs%2FSucursales%2FHuancayo%2Fhuanuco-caracterizacion.pdf&usg=AOvVaw1Q-wiJ97vHClAUh5vgV1Mb>.

INEI. (2016). *POBLACIONES DEL DISTRITOS DE HUANUCO* . LIMA- HUANUCO:  
<https://proyectos.inei.gov.pe/web/poblacion/>.

INEI. (2016). *POBLACIONES PROVINCIAS DE HUANUCO*. LIMA:  
<https://proyectos.inei.gov.pe/web/poblacion/#>.

INEI. (2017). *POBREZA SEGUN HAMBITO GEOGRAFICO*. LIMA:  
<https://www.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/sociales/>.

INEI. (2017). *REGISTRO DE MOTOTAXIS, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2011-2016*. LIMA:  
[https://www.google.com.pe/search?q=REGISTRO+DE+MOTOTAXIS%2C+SEG%3%9AN+DEPARTAMENTO%2C+2011-2016&rlz=1C1CYCH\\_enPE811PE811&oq=REGISTRO+DE+MOTOTAXIS%2C+SEG%3%9AN+DEPARTAMENTO%2C+2011-2016&aqs=chrome..69i57.3971j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com.pe/search?q=REGISTRO+DE+MOTOTAXIS%2C+SEG%3%9AN+DEPARTAMENTO%2C+2011-2016&rlz=1C1CYCH_enPE811PE811&oq=REGISTRO+DE+MOTOTAXIS%2C+SEG%3%9AN+DEPARTAMENTO%2C+2011-2016&aqs=chrome..69i57.3971j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8).

INEI. (2017). *TASA DE DESEMPLEO DEL AREA URBANA, SEGÚN PRINCIPALES CARACTERISTICAS Y REGION NATURAL, 2007 - 2016*. LIMA:  
[https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1483/cap07/cap07.htm](https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1483/cap07/cap07.htm).

INEI. (2016). *TASA DE DESEMPLEO DEL ÁREA URBANA, SEGÚN PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS Y REGIÓN NATURAL, 2011-2016*. LIMA: <https://www.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/ocupacion-y-vivienda/>.

Jorge, G. T. (2008 NOVIEMBRE). ANTIDOTOS PARA LA CONGESTION Y LA INSEGURIDAD EN EL TRANSITO. <http://cruzadavial.com/publica/Antidotosparalacongestioneinseguridad.pdf>.

JUVENIL, D. (2017). *desempleo en le peru*. lima: [https://www.google.com/search?q=desempleo+en+el+peru&rlz=1C1CYCH\\_enPE811PE811&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKewju4Lz7tOvhAhWl1kKHfS2D6AQ\\_AUIDigB&biw=1600&bih=757#imgrc=ESFVm-dHMJiSZM:](https://www.google.com/search?q=desempleo+en+el+peru&rlz=1C1CYCH_enPE811PE811&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKewju4Lz7tOvhAhWl1kKHfS2D6AQ_AUIDigB&biw=1600&bih=757#imgrc=ESFVm-dHMJiSZM:)

LAM TOMSOM, A. B. (ABRIL 2022). *LA CONGESTION DE TRANSITO URBANO*. [https://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e\\_bull.pdf](https://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e_bull.pdf).

MACARENA ESTEVENS. (01-08-2016). *MODELOS ECONOMETRICOS*. LIMA: <https://inteligencia-analitica.com/modelos-econometricos/>.

Mendoza, m. B. (revisado 9-10-18). *EL DESARROLLO LOCAL COMPLEMENTARIO*. <http://www.eumed.net/libros-gratis/2013/1252/desempleo.html>.

Miehael J. Piore. *ECONOMÍA LABORAL CONTEMPORÁNEA - TEORÍAS Y POLÍTICAS*. <http://ance.msinfo.info/bases/biblo/texto/libros/CC.1984.a.8.pdf>.

ministerio de desarrollo e inclusion social. (2011 al 2018). *pobreza en huanuco*. huanuco: <http://sdv.midis.gob.pe/redinforma/Temp/HUANUCO.pdf>.

MOLLER, R. (2003). *MOVILIDAD DE PERSONAS, TRANSPORTE URBANO Y DESARROLLO SOSTENIBLE EN SANTIAGO DE CALI COLOMBIA*. <https://d-nb.info/969757379/34>.

MORETTINI, M. (ABRIL DEL 2009). *MODELO DE CRECIMIENTO DE SOLOW*. UNIVERSIDAD NACIONAL MAR DE PLATA-ARGENTINA: <http://nulan.mdp.edu.ar/1854/1/01466.pdf>.

OSSA., D. M. (24 de noviembre 2015). *EFFECTOS DEL MOTOTAXISMO EN LA MOVILIDAD URBANA DE MONTERÍA (Colombia)*. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile.: [http://estudiosurbanos.uc.cl/images/tesis/2015/MHM\\_DPadilla.pdf](http://estudiosurbanos.uc.cl/images/tesis/2015/MHM_DPadilla.pdf).

*poblacion*. (2016). <https://www.significados.com/poblacion/>.

REYNA, C. (9 de diciembre de 2009). *LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PUBLICO*. LIMA: <https://creyna-transportelima.blogspot.com/2009/12/sabe-ud-lo-que-es-informalidad-en-el.html>.

Ricoy, C. J. (1, enero-julio, 2005,). *La teoría del crecimiento económico de Adam Smith*. La Habana, Cuba: <http://www.redalyc.org/pdf/4255/425541308001.pdf>.

Ros, J. (mar. 2012). *La Teoría General de Keynes y la macroeconomía moderna*. Inv. Econ vol.71 no.279 México: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-16672012000100002](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16672012000100002).

todomotos.pe. (2019). concesiones de motos. *todomotors.pe* , <http://www.todomotos.pe/concesionarias/549-bajaj-huanuco>.

TRIVEÑO, G. (2008). ANTIDOTOS PARA LA CONGESTION E INSEGURIDAD EN EL TRANSITO, PROEXPANSION. <http://cruzadavial.com/publica/Antidotosparalacongestioneinseguridad.pdf>.

v., m. (2010). panorama del mototaxismo. <http://mikidecompostella.blogspot.com/2011/02/panorama-del-mototaxismo-en-la-ciudad.html>.

VEGA CENTENO, P. (2012). EL METROPOLITANO Y EL RETORNO DE LA GESTION PUBLICA AL TRANSPORTE URBANO. [https://www.esan.edu.pe/publicaciones/2012/10/11/tiempo\\_de\\_opinion\\_lima\\_centeno\\_sara.pdf](https://www.esan.edu.pe/publicaciones/2012/10/11/tiempo_de_opinion_lima_centeno_sara.pdf).

Villafuerte, D. B. (2017). *metodologia para la investigacion cientifica*. <http://www.eumed.net/libros-gratis/2010e/816/CLASIFICACION%20DE%20DANKHE%201986.htm>.

wikipedia. (2018). breve hisria de bajaj trimoviles. *wikipedia* , <https://es.wikipedia.org/wiki/Bajaj>.

wikipedia. (s.f.). crecimiento economico. *wikipedia* , [https://es.wikipedia.org/wiki/Crecimiento\\_econ%C3%B3mico](https://es.wikipedia.org/wiki/Crecimiento_econ%C3%B3mico).

WIKIPEDIA. (última vez el 16 feb 2018 a las 13:27.). *MODELO DE Harrod-Domar*. [https://es.wikipedia.org/wiki/Modelo\\_Harrod-Domar](https://es.wikipedia.org/wiki/Modelo_Harrod-Domar).



# ANEXOS

## ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS GENERAL	ORGANIZACIÓN DE VARIABLES			METODOLOGÍA
			VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	
<p>¿Cuáles son los determinantes del incremento del medio de transporte – trimóviles en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011 - 2016?</p> <p><b>PROBLEMAS ESPECIFICOS</b></p> <p><b>PE1:</b> ¿Cómo el crecimiento demográfico influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016?</p> <p><b>PE2:</b> ¿Cómo el desempleo influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016?</p> <p><b>PE3:</b> ¿De qué manera los medios de transporte - trimoviles influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016?</p>	<p>Analizar los determinantes del incremento del medio de transporte - trimóviles en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016.</p> <p><b>OBJETIVOS ESPECIFICOS</b></p> <p><b>OE1:</b> ¿Analizar si el crecimiento demográfico influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016?</p> <p><b>OE2:</b> Analizar si el desempleo influye en el incremento del medio de transporte - trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016</p> <p><b>OE3:</b> Determinar si los medios de transporte - trimoviles influyen en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016.</p>	<p>El crecimiento de la población y el desempleo son los determinantes para el incremento del medio de transporte - trimoviles, en el distrito de Huánuco 2011 – 2016</p> <p><b>HIPOTESIS ESPECIFICAS</b></p> <p><b>HE1:</b> El crecimiento demográfico si influye en el incremento del medio de transporte – trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016</p> <p><b>HE2:</b> El desempleo si influye en el incremento del medio de transporte trimoviles en el distrito de Huánuco 2011-2016</p> <p><b>HE3:</b> Los medios de transporte - trimoviles influyen de manera positiva en el crecimiento económico en el distrito de Huánuco 2011-2016.</p>	<p><b>V.I. (X)</b></p> <p>Los trimoviles</p>	<p><b>Trasporte de Trimoviles</b></p> <p><b>Población/demografía</b></p> <p><b>Características</b></p> <p><b>Desempleo</b></p> <p><b>Bienestar socioeconómico</b></p>	<p>Numero de trimoviles registrados</p> <p>Tasa de crecimiento poblacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sexo</li> <li>➤ Edad</li> <li>➤ lugar de procedencia/r esidencia</li> </ul> <p>tasa de desempleo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ingreso per cápita</li> <li>gasto /consumo per cápita</li> </ul>	<p><b>Diseño de investigación</b></p> <p>✓ No experimental</p> <p><b>Tipo de investigación</b></p> <p>✓ de carácter aplicada</p> <p><b>Enfoque de la investigación</b></p> <p>✓ Cuantitativo</p> <p><b>Nivel de investigación</b></p> <p>Descriptivo, correlacional</p> <p><b>Técnicas e instrumentos</b></p> <p><b>Técnicas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Encuestas</li> <li>✓ Análisis documental</li> </ul> <p><b>Instrumentos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Cuestionarios</li> <li>✓ Ficha de registro de datos</li> </ul> <p><b>Población:</b> la población está constituida por la cantidad de trasporte de trimoviles en circulación registrados en Huánuco 2011 – 2016.</p>
			<p><b>V.D. (Y)</b></p> <p>Crecimiento económico (VAB)</p>			

**ANEXO N° 02: ESTRUCTURA DE LA ENCUESTA PILOTO**

ASPECTO SOCIODEMOGRAFICOS	
POBLACIÓN <i>(Sexo – Edad - lugar de procedencia/ residencia – vivienda- nivel educativo)</i>	
1. <b>Indique su Sexo:</b>	<input type="radio"/> Femenino <input type="radio"/> Masculino
2. <b>Qué EDAD tiene Usted</b>	<input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/>
3. <b>Lugar de Procedencia:</b>	<input style="width: 300px; height: 20px;" type="text"/>
4. <b>Actualmente usted vive en una vivienda:</b>	<input type="radio"/> Alquilada <input type="radio"/> Otros..... <input type="radio"/> Propio <input type="radio"/> Hogar de un miembro de mi familia
5. <b>Estado civil</b>	<input type="radio"/> Casado <input type="radio"/> Viudo <input type="radio"/> Soltero <input type="radio"/> Conyugente <input type="radio"/> Divorciado <input type="radio"/> Otros.....
6. <b>¿Cuántos hijos tiene Usted?</b>	<input type="radio"/> 1 hijo <input type="radio"/> Más de 5 hijos (.....) <input type="radio"/> 2-4 hijos(.....) <input type="radio"/> No tengo hijos
7. <b>¿Cuántos miembros de su familia dependen de Usted?</b>	<input type="radio"/> 1 persona <input type="radio"/> Más de 5 persona (.....) <input type="radio"/> 2-4 personas                      (.....)

8. <b>Hasta qué nivel educativo usted logró estudiar</b>	<input type="radio"/> Sin estudios <input type="radio"/> Universitaria (.....) <input type="radio"/> Inicial <input type="radio"/> No universitaria (.....) <input type="radio"/> Primaria <input type="radio"/> Otros (.....) <input type="radio"/> Secundaria
TASA DE DESEMPLEO <i>(nivel de empleo / ocupación/ actividad económica )</i>	
9. <b>¿Tiene un empleo / ocupación o Actividad Económica al que se dedica? Aparte de dedicarse a ser conductor de trimoviles.</b>	<input type="radio"/> SINO <input type="radio"/> <b>SI respondiste NO pásate a la pregunta N° 12</b>
10. <b>¿A qué empleo / ocupación o actividad económica se dedica? Aparte de dedicarse a ser conductor de trimoviles ”</b>	<input type="radio"/> Comerciante <input type="radio"/> Profesional (.....) <input type="radio"/> Técnico (.....) <input type="radio"/> Ambulante <input type="radio"/> Oficio (.....) <input type="radio"/> Otros (.....)
11. <b>¿Cuánto es el ingreso DIARIO que percibe por el empleo / ocupación o actividad económica? “aparte de ser conductor de trimoviles”</b>	<input type="radio"/> Menos de 25 soles <input type="radio"/> Entre 41 -50 soles <input type="radio"/> Entre 26 – 40 soles <input type="radio"/> Más de 51 soles <b>PASATE A LA PREGUNTA N°13</b>
12. <b>¿Cuál es la razón Por lo que Usted no se dedica a otro empleo / ocupación o actividad económica?</b>	<input type="radio"/> Falta de experiencia laboral <input type="radio"/> Falta de industrias que generen empleo <input type="radio"/> No logró estudios superiores o técnicos <input type="radio"/> Por la independencia laboral <input type="radio"/> Otros (.....)
BIENESTAR SOCIOECONÓMICO <i>(Ingreso y gasto per cápita)</i>	
13. <b>¿Cuánto es el ingreso diario que percibe como conductor de “trimovil”?</b>	<input type="radio"/> Menos de 25 soles (.....) <input type="radio"/> Entre 41 -50 soles (.....) <input type="radio"/> Entre 26 – 40 soles (.....) <input type="radio"/> Más de 51 soles (.....)
14. <b>En la siguiente tabla menciones usted. Cuánto Gasta diariamente de sus ingresos obtenidos como conductor de</b>	

**trimovil en las siguientes necesidades mencionadas:**

NECESIDADES	SOLES (S/.)				
	s/.0-5	s/.6-10	s/.11-15	s/.16-20	+21
Alimentación					
Educación					
Salud					
Vivienda					
Recreación					
Deudas/ prestamos					
Combustible/gas					
Reparaciones vehicular					
Otros (.....)					

**MEDIO DE TRANSPORTE - TRIMOVILES (propietario - financiamiento tiempo laboral – necesidades requeridas )**

**15. Actualmente el “Trimovil” que usted maneja es:**

Propio  Alquilado  Prestado  Otros (.....)

**Si respondiste PROPIO pásate a la siguiente pregunta N° 16.....y si respondiste OTRA opción pásate a la pregunta N° 18**

**16. ¿Cuántos trimoviles tiene USTED?**

Solo 1  5 (.....)  
 2-3 (.....)  6 a más (.....)

**17. Cómo obtuvo el financiamiento para obtener “comprar” más de un trimovil**

Préstamo del banco  Financiamiento familiar/préstamo  
 Financiamiento propio  Otros (.....)

**18. ¿Cuánto tiempo llevas trabajando como conductor de “Trimovil”?**

Menos de 3 meses (.....)  1-5 años (.....)  
 3-12 meses (.....)  Más de 3 años (.....)

**19. Cuantos días a la semana trabaja como conductor de trimovil?**

1 día   4-5 (.....)  
 2-3 (.....)  7 (.....)

**20. ¿Cuántas horas trabajas al día como conductor de “Trimovil”?**

1-5 horas (.....)  6-8 horas (.....)  9-12 horas (.....)  13 horas a más (.....)

**21. ¿Principal necesidad que usted tiene con el trabajo en el medio de transporte – como conductor de trimovil?**

Mejor sueldo  No tener restriccion de zona  
 Tener permiso  otros (.....)  
 Estar asegurados  
 Bases adecuadas (terminales terrestres)

**22. En cuanto a los acontecimientos sobre los trimoviles que Huánuco está viviendo ¿Crees que el incremento de los trimóviles se ve influenciado por el crecimiento de la población y el desempleo?**

Población	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
Desempleo	<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO
Otra opción		

.....GRACIAS



**ANEXO 3: TABLA DE DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIA DE LA ENCUESTA  
PILOTO DE LOS 38 CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE -  
TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUÁNUCO 2019.**

**1. Indique su sexo:**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Femenino	35	0.92	35	38	0.92	1	92%
b) Masculino	3	0.08	38	3	1	0.08	8%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**2.- Indique su edad:**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) 18-24	6	0.16	6	38	0.16	1	16%
b) 25-31	13	0.34	19	32	0.5	0.84	34%
c) 32-38	8	0.21	27	19	0.71	0.5	21%
d) 39-43	3	0.08	30	11	0.79	0.42	8%
e) 44 a más	8	0.21	38	8	1	0.21	21%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**3. Lugar de procedencia:**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Huánuco- Huánuco	7	0.18	7	38	0.18	1	7%
b) Huánuco- distritos	12	0.32	19	31	0.5	0.82	32%
c) Huánuco- provincias	19	0.5	38	19	1	0.32	50%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**4. Actualmente usted vive en una vivienda:**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Alquilado	20	0.53	20	38	0.53	1	53%
b) Propio	15	0.39	35	18	0.92	0.47	39%
c) Hogar de un miembro familiar	3	0.08	38	3	1	0.08	8%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**5. Estado civil:**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Casado	9	0.24	9	38	0.24	1	24%
b) Soltero	12	0.32	21	29	0.56	0.76	32%
c) Divorciado	0	0	21	17	0.56	0.44	0%
e) Viudo	0	0	21	17	0.56	0.44	0%
f) Conviviente	17	0.44	38	17	1	0.44	44%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**6. ¿Cuántos hijos tiene usted?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) No tengo hijos	13	0.34	13	38	0.34	1	34%
b) 1 hijo	9	0.24	22	25	0.58	0.66	24%
c) 2-4 hijos	16	0.42	38	16	1	0.42	42%
d) Más de 5 hijos	0	0	38	0	1	0	0%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**7. ¿Cuántos miembros de su familia depende de usted?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) 1 persona	9	0.24	9	38	0.24	1	24%
b) 2- 4 personas	25	0.65	34	29	0.89	0.76	65%
c) Mas de 5 personas	4	0.11	38	4	1	0.11	11%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**8. ¿Hasta qué nivel educativo usted logro estudiar?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Sin estudios	0	0	0	38	0	1	0%
b) Inicial	0	0	0	38	0	1	0%
c) Primaria	1	0.03	1	38	0.03	1	3%
d) Secundaria	24	0.63	25	37	0.66	0.97	63%
e) Universitario	6	0.16	31	13	0.82	0.34	16%
f) No universitario	7	0.18	38	7	1	0.18	18%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**9. ¿Tiene un empleo / actividad económica al que se dedica? Aparte de ser conductor.**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Si	30	0.79	30	38	0.79	1	79%
b) No	8	0.21	38	8	1	0.21	21%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**10. ¿A que empleo / actividad económica se dedica? Aparte de ser conductor.**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Comerciante	19	0.63	19	30	0.63	1	63%
b) Técnico	2	0.07	21	11	0.7	0.37	7%
c) Oficio	2	0.07	23	9	0.77	0.3	7%
d) Profesional	0	0	23	7	0.77	0.23	0%
e) Ambulante	7	0.23	30	7	1	0.23	23%
$\Sigma$	<b>30</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**11. ¿Cuánto es el ingreso diario que percibe por el empleo / actividad económica al que se dedica? Aparte de ser conductor.**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Menos de 25 soles	11	0.37	11	30	0.37	1	37%
b) Entre 26 - 40 soles	19	0.63	30	19	1	0.63	63%
c) Entre 41 - 50 soles	0	0	30	0	1	0	0%
d) Mas de 51 soles	0	0	30	0	1	0	0%
$\Sigma$	<b>30</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**12. ¿Cuál es la razón por la que usted no se dedica a otro empleo / actividad económica? Aparte de ser conductor.**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Falta de experiencia laboral	2	0.05	2	38	0.05	1	5%
b) Falta de industrias que genera empleo	9	0.24	11	36	0.29	0.95	24%
c) No logro estudios superiores	26	0.68	37	27	0.97	0.71	68%
d) Por la independencia laboral	1	0.03	38	1	1	0.03	3%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**13. ¿Cuánto es el ingreso diario que percibe como conductor de “trimovil”?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Menos de 25 soles	0	0	0	38	0	1	0%
b) Entre 26 y 40 soles	0	0	0	0	0	0	0%
c) Entres 41 y 50 soles	0	0	0	0	0	0	0%
d) Más de 51 soles	38	1	38	0	1	0	100%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**14.- En la siguiente tabla menciones usted cuánto gasta diariamente de sus ingresos obtenidos como conductor de trimovil en las siguientes necesidades mencionadas:**

RESPUESTA	NECESIDADES MENCIONADAS:					
	ALIMENTACION		EDUCACION		SALUD	
	Distri. De frecuencia		Distri. De frecuencia		Distri. De frecuencia	
	ni	hi%	ni	hi%	ni	hi%
f) 0-5 soles	2	5%	<b>30</b>	<b>79%</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>
g) 6-10 soles	12	32%	8	32%	0	0%
h) 11-15 soles	10	26%	0	0%	0	0%
<b>i) 16- 20 soles</b>	<b>13</b>	<b>34%</b>	0	0%	0	0%
j) Más de 21 soles	1	3%	0	0%	0	0%
Total	38	100%	378	100%	378	100%
	VIVIENDA		RECREACION		DEUDAS / Préstamo	
	Distri. De frecuencia		Distri. De frecuencia		Distri. De frecuencia	
	ni	hi%	ni	hi%	ni	hi%
	f) 0- 5 soles	0	0%	0	0%	<b>32</b>
g) 6-10 soles	<b>28</b>	<b>74%</b>	<b>28</b>	<b>74%</b>	6	16%
h) 11-15 soles	10	26%	10	26%	0	0%
i) 16- 20 soles	0	0%	0	0%	0	0%
j) Más de 21 soles	0	0%	0	0%	0	0%
Total	38	100%	38	100%	38	100%
	Combustible / GAS		Reparaciones Vehicular		Pago por alquiler- tri.	
	Distri. De frecuencia		Distri. De frecuencia		Distri. De frecuencia	
	ni	hi%	ni	hi%	ni	hi%
	f) 0-5 soles	0	0%	<b>38</b>	<b>100%</b>	0
g) 6-10 soles	0	0%	0	0%	0	0%
h) 11-15 soles	<b>38</b>	<b>100%</b>	0	0%	<b>23</b>	<b>61%</b>
i) 16- 20 soles	0	0%	0	0%	15	39%
j) Más de 21 soles	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL	38	100%	38	100%	38	100%

**15. Actualmente el “Trimovil” que usted maneja es:**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Propio	34	0.9	34	38	0.9	1	90%
b) Alquilado	2	0.05	36	4	0.95	0.1	5%
c) Prestado	2	0.05	38	2	1	0.05	5%
d) Otros	0	0					0%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**16. ¿Cuántos trimoviles tiene usted?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Solo 1	32	0.94	32	34	0.94	1	94%
b) 2 a mas	2	0.06	34	2	1	0.06	6%
$\Sigma$	<b>34</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**17. Como obtuvo el financiamiento para obtener “comprar” más de un trimovil**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Préstamo del banco	3	0.09	3	34	0.09	1	9%
b) Financiamiento propio	6	0.16	9	31	0.25	0.91	16%
c) Financiamiento familiar / préstamo	25	0.75	34	25	1	0.75	75%
d) Otros	0	0					0%
$\Sigma$	<b>34</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**18 ¿Cuánto tiempo lleva trabajando como conductor de trimovil?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Menos de 1 año	0	0	0	38	0	1	0%
b) Entre 1-3 años	0	0	0	38	0	1	0%
c) Más de 3 años de experiencia (3-8 años)	38	1	38	38	1	1	100%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**19. ¿Cuántos días a la semana trabaja como conductor de trimovil?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) 2 a 3 días	0	0	0	38	0	1	0%
b) 4-5 días	2	0.05	2	38	0.05	1	5%
c) 6-7 días	36	0.95	38	36	1	0.95	95%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**20. ¿Cuántas horas a la semana trabaja como conductor de trimovil?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) 1 - 5 horas	2	0.05	2	38	0.05	1	5%
b) 6-8 horas	34	0.9	36	36	0.95	0.95	90%
c) 9- 12 horas	2	0.05	38	2	1	0.05	5%
d) 13 horas a mas	0	0	38	0	1		0%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**21. ¿Principal necesidad que usted tiene con el trabajo en el medio de transporte- como conductor de trimoviles?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
a) Mejor sueldo	2	0.05	2	38	0.05	1	5%
b) Tener permiso	0	0	2	36	0.05	0.95	0%
c) Estar asegurados	32	0.84	34	36	0.89	0.95	84%
d) Bases adecuadas (terminales terrestres)	3	0.08	37	4	0.97	0.11	8%
e) No tener restricción de zona	1	0.03	38	1	1	0.03	3%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**22. En cuanto a los acontecimientos que Huánuco está viviendo ¿Crees que el incremento de los trimoviles se ve influenciado por el crecimiento de la población y el desempleo?**

RESPUESTAS	Distribución de frecuencias						
	ni	hi	Ni+	Ni-	Hi+	Hi-	Hi%
<b>POBLACION</b>							
a) SI	36	0.95	36	38	0.95	1	95%
b) NO	2	0.05	38	2	1	0.05	5%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>
<b>DESEMPLEO</b>							
a) SI	36	0.95	36	38	0.95	1	95%
b) NO	2	0.05	38	2	1	0.05	5%
$\Sigma$	<b>38</b>	<b>1</b>	---	---	---	---	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta piloto (38 conductores del medio de transporte - trimoviles)

**Elaboración:** Grupo de Tesistas

**ANEXO N°4: IMÁGENES RELACIONADOS CON LA ENCUESTA PILOTO  
HECHOS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE –  
TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO 2019.**



**ANEXO N°5: IMÁGENES RELACIONADOS CON LA ENCUESTA PILOTO  
HECHOS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE –  
TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO 2019.**



**ANEXO N°6: IMÁGENES RELACIONADOS CON LA ENCUESTA PILOTO  
HECHOS A LOS CONDUCTORES DEL MEDIO DE TRANSPORTE –  
TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE HUANUCO 2019.**

