



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES



TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI
Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR
EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. VILMA VILCA ENRIQUEZ

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

JULIACA – PERÚ

2024



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS

INTERNACIONALES

**TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI
Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR
EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. VILMA VILCA ENRIQUEZ

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE

LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

APROBADA POR EL JURADO REVISOR:

PRESIDENTE

:


Dra. BERTHA BEJAR PARRA

PRIMER MIEMBRO

:


Dr. HILARIO CONDORI MAMANI

SEGUNDO MIEMBRO

:


Dra. YUDY HUACANI SUCASACA

ASESOR

:


Dr. CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

ECONOMÍA SECTORIAL - P16

RESOLUCIÓN N° 786-2024-D-FCCF-UANCV-J

Juliaca, 19 de diciembre del 2024

VISTOS: El Oficio No 088-2024-DUI-FCCF-UANCV de fecha 19 de diciembre del 2024, emitido por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, y El Expediente N° 17897 presentado por el (la) Bachiller: **VILCA ENRIQUEZ VILMA**, quien *solicita nominación de jurados, fecha y hora de sustentación*, para rendir el examen de sustentación y defensa de la tesis titulado: **TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024** conducente para optar el Título profesional de **LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**, que fue revisada por el Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, Escuela Profesional de Economía y Negocios Internacionales

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 8°, numeral b) del Reglamento General de Grados y Títulos de la UANCV vigente, es procedente acceder a la petición del interesado.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Y estando, la opinión favorable del Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, y las atribuciones que confiere el artículo 28° del Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR APTO para la sustentación presencial del informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) el (la) bachiller: **VILCA ENRIQUEZ VILMA**, sorteo de jurado de la Tesis titulada: **TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024**, para optar el Título profesional de **LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES** en virtud de los considerandos expuestos.

ARTÍCULO SEGUNDO: NOMINAR JURADOS para la sustentación presencial y defensa de la tesis a los siguientes docentes ordinarios:

Presidente	: Dra. BERTHA BEJAR PARRA
1er Miembro	: Dr. HILARIO CONDORI MAMANI
2do Miembro	: Dra. YUDY HUACANI SUCASACA
Asesor	: Dr. CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA

ARTÍCULO TERCERO.- PROGRAMAR FECHA Y HORA de sustentación como se detalla:

Lugar	: Salón de Grados de la FCCF
Fecha	: MARTES, 24 de diciembre del 2024
Hora	: 10:30 a.m.

ARTÍCULO CUARTO.- DISPONER que la comisión de Grados y Títulos de la facultad, secretarías académicas y administrativas, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

DISTRIBUCIÓN:

- Jurados	(3)
- Interesados	(1)
- Archivo	(1)

UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
Dra. BERTHA BEJAR PARRA
Decana (e) de la Facultad de Ca.
Contables y Financieras

**RESOLUCIÓN N° 509-2024-DUI-FCCF-UANCV-J**

Juliaca, 30 de setiembre del 2024

Visto: el Expediente N° 2024-CU-13486 de fecha 20 de setiembre del 2024, del **Bach. VILCA ENRIQUEZ VILMA**, quien solicita Revisión de Informe Final de la Investigación (Borrador de Tesis) y el Anexo (04 o 05) "Ficha de Opinión del Informe Final de la Investigación" que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, Escuela Profesional de **Economía y Negocios Internacionales**.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) Bach. **VILCA ENRIQUEZ VILMA**, quien solicita la revisión y aprobación de la propuesta de Investigación titulado: **TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024**, asimismo fue aprobado para su ejecución de informe final (borrador de tesis) con **RESOLUCIÓN N°373-2024-DUI-FCCF-UANCV-J**, conducente para optar el Título profesional de **LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**, y

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable a la propuesta de investigación.

Que, la Directora de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, Escuela Profesional de Contabilidad, corroboro la propuesta del (a) ASESOR (a) Dr. **CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA**, quien debe estar acreditado y facultado para orientar y ayudar al asesorado en el proceso de elaboración del trabajo de investigación (Tesis) y,

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR Y AUTORIZAR EL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACIÓN (BORRADOR DE TESIS) para la REVISIÓN DE SIMILITUD TURNITIN, del tema titulado: **TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024**, presentado por el (la) Bachiller. **VILCA ENRIQUEZ VILMA**, para optar el Título profesional de **LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTÍCULO SEGUNDO: RATIFICAR como ASESOR(a) al: **Dr. CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA**

ARTÍCULO TERCERO: DISPONER que la Facultad, secretarías académicas y administrativas, queden encargados del cumplimiento de la presente Resolución.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

DISTRIBUCIÓN:

- Interesados (1)
- Archivo (1)

UNIVERSIDAD ANDINA
"NESTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

Dra. Yudy Huacani Sacasaca
DIRECTORA DE LA UNIDAD DE
INVESTIGACIÓN FCCF

**RESOLUCIÓN N° 373 - 2024-DUI-FCCF-UANCV-J**

Juliaca, 21 de agosto del 2024

Visto: el Expediente N° 2024-CU-10118 de fecha 07 de agosto del 2024, el cual solicita Revisión de Propuesta de Investigación y el **Anexo (02 o 03) "Ficha de Opinión de la Propuesta de Investigación"** que fue revisada por el Comité de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, Escuela Profesional de **Economía y Negocios Internacionales**.

CONSIDERANDO:

Que, las Unidades de Investigación son unidades académicas que agrupan a docentes y estudiantes de diversas disciplinas, en razón del desarrollo de investigación científica, tecnológica y humanista de acuerdo al Estatuto Universitario Modificado 2020 de nuestra primera Casa Superior de Estudios.

Que, el (la) Bach. **VILCA ENRIQUEZ VILMA**, quien solicita la revisión y aprobación de la propuesta de Investigación titulado: **TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024**, conducente para optar el Título profesional de **LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**, y

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos plasmado en la Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R.

Que, el Comité de Investigación emitió su opinión favorable a la propuesta de investigación.

Que, la Directora de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras, Escuela Profesional de Economía y Negocios Internacionales, corroboro la propuesta del (a) ASESOR (a) Dr. **CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA**, quien debe estar acreditado y facultado para orientar y ayudar al asesorado en el proceso de elaboración del trabajo de investigación (Tesis) y,

Estando, la opinión favorable del comité de Investigación, en concordancia con el Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R, de conformidad a lo que establece la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y Modificatoria N° 24661 y el Estatuto de la UANCV, que confiere facultades a la unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias Contables y Financieras.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR Y AUTORIZAR LA EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN titulado: **TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024**, presentado por el (la) Bachiller: **VILCA ENRIQUEZ VILMA**, en virtud de los considerados expuestos.

ARTÍCULO SEGUNDO: RECONOCER como ASESOR(a) al (a): **Dr. CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA**

ARTÍCULO TERCERO: DISPONER que la Facultad, secretarías académicas y administrativas, queden encargados del cumplimiento de la presente Resolución.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

DISTRIBUCIÓN:

- Interesados (1)
- Archivo (1)

UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

Dra. Audy Huacani Sacasaca
DIRECTORA DE LA UNIDAD DE
INVESTIGACIÓN FCCF



TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024

INFORME DE ORIGINALIDAD

12%

INDICE DE SIMILITUD

11%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

7%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez Trabajo del estudiante	5%
2	www.viabcp.com Fuente de Internet	<1%
3	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	<1%
4	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1%
5	investiga.banrep.gov.co Fuente de Internet	<1%
6	repositorio.unjfsc.edu.pe Fuente de Internet	<1%
7	repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	<1%
8	moam.info Fuente de Internet	<1%



Metadatos Complementarios

TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024	
Datos de autor	
Nombres y apellidos	VILMA VILCA ENRIQUEZ
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	76040072
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0008-5517-1225
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	01213364
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-5596-3435
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	BERTHA BEJAR PARRA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02387777
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	HILARIO CONDORI MAMANI
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02385723
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	YUDY HUACANI SUCASACA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	40673820

Datos de investigación	
Línea de investigación	ECONOMÍA SECTORIAL – P16
Grupo de investigación	No aplica.
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	<p>País: Perú Departamento: Puno Provincia: San Román Distrito: Juliaca Coordenadas: Latitud: -15.5005669 Longitud: -70.1286549 URL Maps https://maps.app.goo.gl/1dLnGuWtNr1KnYun6</p> 
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Agosto 2024 – Diciembre 2024
URL de disciplinas OCDE https://concytec-pe.github.io/Peru-CRIS/vocabularios/ocde_ford.html - Librería	<p>Economía https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.02.01</p> <p>Economía, Negocios https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.02.00</p>

UNIVERSIDAD ANDINA
 "NESTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

 Dr. Yady Hluacani Sacasaca
 DIRECTORA DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN FCCF

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo VILMA VILCA ENRIQUEZ, identificado con DNI

Nro. 76040072, en mi condición de egresado de:

- Escuela Profesional**
 Programa de Segunda Especialidad,
 Programa de Maestría o Doctorado

ECONOMÍA Y NEGOCIOS Y INTERNACIONALES

informo que he elaborado el/la **Tesis** o **Trabajo de Investigación**, **Trabajo Académico** denominada:

TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024

Asesorado por: Dr. CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mí persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

El incumplimiento de lo declarado da lugar a responsabilidad del declarante, en consecuencia; a través del presente documento asumo frente a terceros, la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez y/o la Administración Pública toda responsabilidad que pueda derivarse por el trabajo final presentado. Lo señalado incluye responsabilidad pecuniaria incluido el pago de multas u otros por los daños y perjuicios que se ocasionen.

Juliaca 07 de ENERO del 2025



Firma del Asesor
(obligatoria)



Firma del Estudiante
(obligatoria)



Huella



DEDICATORIA

Me complace dedicar este trabajo a mis padres, cuyo apoyo incondicional me ha permitido emprender esta investigación y afrontar diversos desafíos a lo largo del camino.



AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por los logros y metas alcanzados y a todos los profesionales que de una u otra manera me han orientado y apoyado para la culminación del presente trabajo y de manera especial a mi jurado de tesis.



INDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	i
AGRADECIMIENTO.....	ii
INDICE GENERAL.....	iii
ÌNDICE DE TABLAS.....	vi
ÌNDICE DE FIGURAS.....	vii
RESUMEN.....	viii
SUMMARY.....	ix
INTRODUCCIÓN.....	x

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción del problema.....	1
1.2. Formulación del problema.....	3
1.2.1. Problema general.....	3
1.2.2. Problemas específicos.....	3
1.3 Justificación.....	4
1.3.1. Justificación teórica.....	4
1.3.2 Justificación Práctica.....	4
1.3.3 Justificación Metodológica.....	5
1.4 Objetivos de la investigación.....	6
1.4.1. Objetivo general.....	6



1.4.2. Objetivos específicos 6

1.5 Hipótesis..... 6

1.5.1. Hipótesis general 6

1.5.2 Hipótesis específicas 7

1.6 Variables..... 7

1.6.1 Variable Independiente 7

1.6.2 Variable dependiente 7

1.6.3 Operacionalización de variables 8

CAPÍTULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1 Antecedentes del estudio..... 9

2.1.1 A nivel internacional..... 9

2.1.2 A nivel nacional..... 13

2.1.3 A nivel local..... 15

2.2 Bases teóricas 18

2.3 Definición de términos 23

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Métodos de investigación 28

3.2 Población y muestra 31

3.3 Procesamiento y análisis de datos..... 32



3.4 PRUEBA DE HIPÓTESIS 35

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Presentación, análisis e interpretación de resultados 37

4.2 Prueba de hipótesis 49

4.3 Discusión de resultados 52

CONCLUSIONES..... 55

RECOMENDACIONES 57

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA..... 58

ANEXOS Y APENDICE 62

ANEXO 1. MATRIZ DE CONSISTENCIA..... 63

ANEXO 2. INSTRUMENTO DE LA INVESTIGACIÓN 64

ANEXO 3. MATRIZ DE BASE DE DATOS..... 70

ANEXO 4. VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO 74



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Transporte formal.....	37
Tabla 2. Calidad del servicio	39
Tabla 3. Frecuencia del servicio	41
Tabla 4. Economía del mototaxi.....	43
Tabla 5. Tarifas	45
Tabla 6. Presupuesto familiar	47
Tabla 7. Rho de Spearman.....	49
Tabla 8. Chi cuadrada.....	51



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Transporte formal	38
Figura 2 Calidad del servicio	39
Figura 3 Frecuencia del servicio.....	41
Figura 4 Economía del mototaxi	43
Figura 5 Tarifas	45
Figura 6 Presupuesto familiar.....	47



RESUMEN

El objetivo fue determinar la relación entre el transporte urbano de pasajeros en mototaxi y su relación con la economía familiar en Juliaca 2024. Se empleó el muestreo de tipo probabilístico aleatorio simple, para recoger información de una población que es usuaria del servicio de transporte en mototaxi; de manera similar, la investigación emplea un diseño explicativo causal, no experimental, que muestra las variables de estudio en su estado natural. El estudio utilizó un cuestionario de preguntas las cuales se aplicaron a usuarios que se encontraban en distintos puntos de la jurisdicción de Juliaca y que utilizan este tipo de transporte que facilita el desarrollo de sus actividades diarias. En la determinación de la relación que existe entre las variables de estudio la prueba Rho de Spearman 0,803 y una significancia bilateral de 0,001, menor que el margen de error y el estadístico Chi cuadrado que presenta un $P=0,042$; $p=0,05$ con un $X^2_c=19,501$ y "t" student en tabla igual a $X^2_t=8,67$, que convalida la aseveración de que el transporte urbano de pasajeros en mototaxi se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca en el año 2024, por tanto se acepta la hipótesis planteada.

Palabras claves: Transporte urbano, mototaxi, economía familiar, calidad del servicio, presupuesto familiar.



SUMMARY

The objective was to determine the relationship between urban passenger transportation by motorcycle taxi and its relationship with the family economy in Juliaca 2024. Simple random probabilistic sampling was used to collect information from a population that is a user of the motorcycle taxi transportation service. ; Similarly, the research employs a causal, non-experimental explanatory design that shows the study variables in their natural state. The study used a questionnaire of questions which were applied to users who were in different parts of the jurisdiction of Juliaca and who use this type of transportation that facilitates the development of their daily activities. In determining the relationship that exists between the study variables, the Spearman Rho test is 0.803 and a bilateral significance of 0.001, lower than the margin of error and the Chi square statistic that presents $P=0.042$; $p=0.05$ with a $X^2_c= 19.501$ and "t" student in the table equal to city of Juliaca in the year 2024, therefore the proposed hypothesis is accepted.

Keywords: Urban transportation, motorcycle taxi, family economy, quality of service, family budget.



INTRODUCCIÓN

El mototaxi es un poderoso generador de empleo y artífice del progreso económico de muchos lugares en el mundo; esto quiere decir que este vehículo menor de transporte público puede transformar positivamente las vidas de personas que lo usan como herramienta de trabajo o lo utilizan como medio de transporte para realizar y lograr sus objetivos de trabajo o negocios.

El servicio de transporte efectuado en los mototaxis, fomenta el emprendimiento; porque gracias a su asequibilidad, sirven como una opción valiosa para las personas que aspiran a lanzar sus propias empresas, donde el tiempo es un factor crucial para lograr sus objetivos.

Sabemos que el tráfico en el transporte público puede constituirse en un problema para muchas ciudades, sobre todo en ciudades grandes; por lo que en aquellas en las que se puede contar con el servicio de mototaxi, este pueda resolver una serie de inconvenientes, como el factor tiempo, frecuencia y distancia entre algunos de sus beneficios y siempre habrá un nicho de pasajeros, queriendo contar con este tipo de servicio.

Los mototaxis no sólo generan empleo en países emergentes o lugares que presentan niveles de pobreza; sino que solucionan y fortalecen las conexiones dentro de las comunidades locales, por su costo económico en el servicio; es así que estos vehículos se van constituyendo en un medio fundamental para conectar áreas remotas con servicios esenciales como hospitales, escuelas y mercados, mejorando la calidad de vida de quienes habitan en estas zonas, principalmente para personas con discapacidades o movilidad reducida. Se puede asegurar que esta inclusión, es un ejemplo



perfecto de cómo las soluciones de movilidad pueden tener un impacto significativo y positivo en la sociedad.

En las calles y distintos lugares de muchas ciudades del Perú, los mototaxis se han convertido en una unidad de transporte imprescindible, convirtiéndose en héroes de la movilidad y su impacto en el transporte no queda solo ahí; sino que también representan una Nota de oportunidades económicas para muchos emprendedores en el Perú.



CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción del problema

La historia de los mototaxis en el mundo es muy reciente; ya que no supera las cinco décadas de existencia si se toma en cuenta el año en que se populariza su uso en el Asia en 1970, específicamente en Tailandia, donde se empezó la exportación de unidades, país desde donde se exportan unidades modernas, con características propias, diseñadas para todo terreno y que hoy en día son una buena alternativa en el transporte público.

El Perú no ha ignorado su existencia y las características particulares que tiene este tipo de unidades de transporte, difundiéndose su uso en muchas ciudades de nuestro país, en donde gran parte del sector empresarial conformado por pequeñas y microempresas están lideradas por emprendedores individuales y familiares y son la razón de que el mototaxi se constituya no sólo en un medio de transporte; sino que son motores del vanguardia económica y social en gran parte de las medianas y grandes ciudades de nuestro país.

Muchos estudios referidos al servicio de mototaxi, los califican como Notas de empleo, fomentan el espíritu emprendedor, conectan a las personas y



se convierten en agentes de cambio positivo; además de cubrir necesidades importantes de los usuarios, que cada día esperan contar con un servicio de transporte eficiente. Croslandstore <https://www.croslandstore.com.pe-bleg-mototaxi>.

En nuestro país el mototaxi es un medio de transporte menor motorizado que cada vez se va convirtiendo en el transporte preferido, económico y práctico para el grueso de la población y cada día se va incrementando el número de unidades a nivel nacional y se adecúa en muchos casos a la economía familiar por ser un medio de transporte de bajo costo respecto a otro tipo de unidades que realizan el mismo servicio en distancias cortas, como microbuses, combis y taxis y por ello la población recurre a este tipo de servicio que puede ser formal o informal, primando la necesidad de contar con un tipo de transporte rápido, económico y oportuno.

La industria de mototaxis en el Perú ha operado históricamente en un entorno no regulado en cuanto a precios y acceso. Pero en la actualidad las municipalidades trabajan en su ordenamiento, control y regulación para constituirlo en un medio de transporte formal. En cuanto a Tarifas estas no se regulan con la fijación de un precio oficializado ni toma en cuenta la distancia, ubicación etc., se aplica preferentemente en relación a la demanda del mercado.

En Juliaca se viene constituyendo en la ciudad más trascendente de la Región Puno siendo su principal actividad económica, el comercio y caracterizándose por tener un alto índice de informalidad, generando una baja recaudación tributaria para el país; pero tiene muchas necesidades de transporte por la vida activa y cotidiana que se realiza en toda la ciudad, entre otros. (Plan director 2004-2015 M.P.S.J.)



Ahora bien las necesidades del mercado pueden ser justificables, y el crecimiento de la oferta de mototaxis se ha masificado de tal forma que es difícil controlar plenamente su funcionamiento, ocasionando muchas veces congestión en las vías de tránsito, exposición al peligro; pero de otro lado se desconoce una mejor forma de transporte que realice el servicio que brindan en estos momentos los mototaxis en la ciudad de Juliaca, por sus características propias que tiene, principalmente las económicas. Bedregal, L. (2018)

Ante ello nos hacemos las siguientes interrogantes.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

PG. ¿Qué relación existe entre el transporte urbano en mototaxi y la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024?

1.2.2. Problemas específicos

PE1. ¿Cómo el transporte formal del servicio de mototaxi, se relaciona con la economía familiar?

PE2. ¿Qué relación existe entre la calidad del servicio del mototaxi y la economía familiar?

PE3. ¿Qué relación existe entre la frecuencia del servicio de mototaxi y la economía familiar?

PE4. ¿De qué manera la economía del mototaxi se relaciona con la economía familiar?

PE5. ¿Cómo las tarifas que cobra el servicio de transporte en mototaxi se relacionan con la economía familiar?



PE6. ¿Cómo el presupuesto familiar destinado al servicio de transporte en mototaxi se relaciona con la economía familiar?

1.3 Justificación

1.3.1. Justificación teórica.

Es uno de los gastos clave de una familia que afecta a todos los miembros del hogar y que a menudo pasa desapercibido hasta que surgen situaciones inesperadas. El aumento en el uso del transporte público es bastante sustancial y tiene un gran impacto en las finanzas familiares, ya que sirve como un medio práctico y rentable para desplazarse. Este modo de transporte es esencial para acceder a servicios vitales, particularmente en los principales centros urbanos.

A medida que la movilidad y el transporte se vuelven más complejos y esenciales, es crucial considerar las opciones disponibles en el futuro inminente. El surgimiento de opciones de transporte económicas y sostenibles es cada vez más frecuente en las principales ciudades, lo que genera una mayor conciencia sobre la utilización de recursos y la importancia de nuestros gastos, detalladamente en razón a los servicios de transporte esenciales que respaldan nuestras rutinas diarias.

1.3.2 Justificación Práctica

Existe una gran demanda muy importante por parte del servicio de mototaxi, debido a que hay muchas personas que tienden a movilizarse en diferentes puntos de la ciudad, así como también es de gran necesidad en las diferentes ciudades del país donde los mototaxis llegan a lugares de difícil acceso. Barriga,B (2019)



En los últimos años, los servicios de transporte informales o paralelos que utilizan vehículos más pequeños se han vuelto cada vez más populares en los principales centros urbanos del mundo. Esta tendencia es particularmente evidente en los grandes aglomeramientos urbanos de los países en desarrollo caracterizadas por paisajes planos (Burgos, 2016). En nuestro país, la rápida adopción de estos servicios está impulsada en gran medida por una mayor demanda de transporte, particularmente durante las horas punta (De Conto, et al., 2017), cuando las opciones de transporte urbano convencional resultan inadecuadas, especialmente en barrios de bajos ingresos. que los sistemas de transporte oficiales suelen pasar por alto. En consecuencia, los mototaxis se han labrado un segmento único en el mercado que los servicios de transporte tradicionales pasan por alto o no están dispuestos a abordar. Ofrecen varios beneficios, incluida la capacidad de navegar con mayor facilidad por calles congestionadas, costos operativos reducidos que hacen que los viajes cortos sean económicamente viables y una conexión más estrecha entre conductores y pasajeros, entre otros (Márquez, Pico y Cantillo, 2018).

1.3.3 Justificación Metodológica.

Este estudio empleará el método científico para la recolección de datos, utilizando encuestas o cuestionarios que serán validados mediante análisis estadísticos y evaluaciones de confiabilidad, seguidos de pruebas de hipótesis (Ñaupas et al., El marco metodológico se basará en una perspectiva empirista, apegándose a un paradigma cuantitativo y un diseño descriptivo no experimental. Se recogerá información mediante técnicas como el registro observacional derivadas de la observación práctica.



1.4 Objetivos de la investigación

1.4.1 Objetivo general

OG. ¿Determinar la relación que existe entre el transporte urbano de pasajeros en mototaxi con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024?

1.4.2. Objetivos específicos

OE1. Identificar la relación que existe entre el transporte formal del servicio del mototaxi, con la economía familiar.

OE2. Explicar cómo la calidad del servicio del mototaxi, se relaciona con la economía familiar.

OE3. Determinar como la frecuencia del servicio del mototaxi se relaciona con la economía familiar.

OE4. Determinar como la economía del mototaxi se relaciona con la economía familiar.

OE5. Explicar cómo las tarifas del servicio en mototaxi se relacionan con la economía familiar.

OE6. Establecer cómo el presupuesto familiar se relaciona con el gasto en el servicio de mototaxi.

1.5 Hipótesis

1.5.1 Hipótesis general

HG. El transporte urbano de pasajeros en mototaxi se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2023.



1.5.2 Hipótesis específicas

HE1. El transporte formal del mototaxi se relaciona de manera directa e importante con la economía familiar.

HE2. La calidad del servicio del mototaxi, se relaciona de manera significativa con la economía familiar.

HE3. Existe una relación muy significativa entre la frecuencia del servicio de transporte en mototaxi, con la economía familiar.

HE4. La economía del mototaxi se relaciona directamente con la economía familiar.

HE5. Existe una relación significativa entre las tarifas del servicio de transporte en mototaxi y la economía familiar.

HE6. El presupuesto familiar se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar.

1.6 Variables

1.6.1 Variable Independiente

- Transporte en mototaxi

Dimensiones

- Transporte formal
- Calidad del servicio
- Frecuencia del servicio

1.6.2 Variable dependiente

Economía familiar

Dimensiones

- Economía del mototaxi
- Tarifas
- Presupuesto familiar



1.6.3 Operacionalización de variables

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA VALORATIVA
V. Independiente: TRANSPORTE EN MOTOTAXI	1.1 Transporte Formal	<ul style="list-style-type: none"> - Autorización y registro municipal - Agrupados en comités - Unidades independientes 	a) Bueno
	1.2 Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> - Transporte personalizado - Reducción de tiempos (Respecto a otros servicios) - Unidades modernas 	b) Regular
	1.3 Frecuencia del servicio	<ul style="list-style-type: none"> - Periodicidad - Servicio diario (7.00 a.m. – 7.00 p.m.) - Servicio las 24 horas 	c) Malo
V. Dependiente: ECONOMIA FAMILIAR	2.1 Economía del mototaxi	<ul style="list-style-type: none"> - Servicio económico - Accesibilidad popular - Nivel de servicio 	a) Bueno
	2.2 Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> - Tarifas acordes a la economía familiar - Tarifas establecidas por el mercado 	b) Regular
	2.3 Presupuesto familiar	<ul style="list-style-type: none"> - Tarifas según rutas - Servicio inclusivo - Gastos en transporte - Inflación - Tarifa 	c) Malo



CAPÍTULO II

FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1 Antecedentes del estudio

2.1.1 A nivel internacional

La expansión de los centros urbanos en el África subsahariana, similar a las tendencias observadas en muchas ciudades de Asia y América Latina, se caracteriza principalmente por el desarrollo de suburbios residenciales informales. A falta de infraestructura y servicios esenciales en estas regiones, los residentes encuentran dificultades para acceder a otros barrios. En un escenario en el que un pequeño segmento de la población puede permitirse vehículos motorizados y existe una demanda significativa de transporte público, las deficiencias en los marcos jurídicos e institucionales que rigen el transporte urbano han facilitado el crecimiento de los servicios de transporte informal. El sistema de transporte público artesanal se basa en vehículos de diversos tamaños, incluidas opciones de transporte comercial que se han modificado de diversas formas para el transporte de pasajeros. Desde la década de 1980, ha surgido un tipo único de transporte artesanal en numerosas ciudades: el taxi moto. Originalmente diseñado para uso personal, el vehículo motorizado con



ruedas ha progresado hasta volverse en una forma de transporte público. Sin embargo, ha suscitado diversas críticas por parte de los usuarios, los proveedores de servicios competidores, las autoridades y la comunidad en general. El mototaxi desempeña sin duda un papel crucial para satisfacer una parte sustancial de las demandas de transporte de los habitantes de las ciudades, en particular en un entorno caracterizado por una infraestructura urbana inadecuada y recursos limitados tanto para los individuos como para los gobiernos locales. El agrandamiento de las áreas urbanas en las ciudades del África subsahariana, similar a las de varias regiones de Asia y América Latina, se produce principalmente mediante el desarrollo de suburbios residenciales informales. A falta de infraestructura y servicios esenciales en estas áreas, los residentes tienen dificultades para mudarse a otros barrios. En una situación en la que un pequeño segmento de la población puede permitirse la motorización y existe una demanda significativa de transporte público, las deficiencias en el marco legal e institucional que regula el transporte urbano han llevado al crecimiento de los servicios de transporte informal. El enfoque artesanal del transporte público gira en torno al uso de vehículos de diferentes tamaños, que incluyen vehículos de transporte comercial que se modifican meticulosamente o se adaptan con menos cuidado para el transporte de pasajeros. Desde la década de 1980, un estilo distintivo de transporte artesanal conocido como mototaxi ha surgido en numerosas áreas urbanas. Originalmente diseñado para uso personal, el vehículo motorizado con ruedas se utiliza ahora para el transporte público. Sin embargo, este cambio probablemente suscitará diversas críticas por parte de los usuarios, otros proveedores de servicios, autoridades y la comunidad en general. Sin excepción, el mototaxi satisface una parte sustancial



de las necesidades de transporte de las personas de la ciudad, especialmente en entornos donde la infraestructura urbana es deficiente y los recursos, tanto de la comunidad como de los gobiernos locales, son limitados.

Espinoza et al. (2008) En su investigación titulada "Efectos socioeconómicos de la tendencia de los mototaxis en Montería, Colombia", la abrumadora presencia de operadores de mototaxis en Montería, junto con su rápido aumento, ha llevado a los residentes a expresar sus frustraciones por el ruido, la contaminación y el caos. y preocupaciones de seguridad asociadas con estos vehículos. Por lo tanto, es esencial implementar estrategias diseñadas para abordar este importante problema. El objetivo es evaluar el impacto de los servicios de mototaxis tanto en la dimensión social como económica de Montería. En consecuencia, las estrategias sugeridas para abordar los problemas derivados de este medio de vida implican principalmente reubicar a algunos mototaxis para mitigar los desafíos que plantea su presencia no regulada. Además, estas estrategias están diseñadas para mejorar la organización de la ciudad, mejorar la movilidad, disminuir la contaminación, facilitar el acceso a la atención médica y garantizar la recaudación eficiente de impuestos.

Sanchez A. (2011) En su investigación titulada "La economía de los mototaxis: un estudio de caso de Sincelejo Cartagena, marzo de 2011". Aunque a menudo se los ve como un modo de transporte informal, los servicios de mototaxis han surgido como un fenómeno social y económico importante en la costa caribeña, sin embargo, hasta el momento no ha recibido la atención necesaria. A pesar de las intenciones de las políticas públicas encaminadas a prohibir esta actividad, el aumento anual del número de mototaxis pone de relieve el fracaso de estas medidas. Esto subraya la necesidad de explorar



regulaciones enfocadas en incentivos económicos, reconociendo que conducir mototaxi representa una forma distinta de informalidad prevalente en el mercado laboral colombiano. Un análisis económico de la conducción de mototaxi en Sincelejo reveló que la mayoría de las personas en esta profesión preferirían oportunidades de empleo que presenten menos riesgos a largo plazo para su seguridad y salud. Sin embargo, la mayoría de las personas optan por ingresar o permanecer en esta profesión debido a sus beneficios económicos y la escasez de oportunidades laborales formales. El principal factor que repercute en esta rentabilidad es la propiedad de la motocicleta. En definitiva, se sugiere legalizar e integrar los mototaxis en el marco oficial del transporte público. Este enfoque tiene como objetivo mitigar los efectos adversos asociados con su operación y al mismo tiempo fomentar una disminución en su disponibilidad. Esto permitiría una mejor regulación de la actividad, mejoraría los ingresos fiscales, reintroduciría los métodos de transporte público convencionales y facilitaría la implementación de sistemas de transporte masivo.

Yáñez, et al (2014) "Factores que influyen en la elección de los mototaxistas en Cartagena (Colombia) para incumplir la regulación de picos y matrículas de 2014", el autor examina el sistema informal de transporte público de mototaxis, que ha enfrentado intentos de regulación en Cartagena, incluyendo la implementación de medidas de pico y placa. Sin embargo, esta norma experimenta un importante índice de incumplimiento, ya que aproximadamente el 69% de los mototaxis la ignoran. Este documento analiza modelos de elección binaria para explorar los factores que influyen en la probabilidad de que los conductores de mototaxis infrinjan las regulaciones. Los resultados indican que los factores clave que influyen en el resultado son la cantidad de motocicletas



empleadas para el trabajo y el beneficio previsto. Se puede inferir que la iniciativa ha impulsado la adopción de al menos una motocicleta más.

2.1.2 A nivel nacional

Piñan, C. (2022) En su estudio de 2022 titulado "El impacto económico y ambiental de los vehículos motorizados más pequeños en Huánuco", el autor señala que, si bien se han llevado a cabo numerosas iniciativas para mejorar el sistema de transporte en Huánuco, estos esfuerzos han sido en gran medida insuficientes por diversas razones. Varios contribuyentes clave al caos de tráfico prevalente incluyen el aumento descontrolado de vehículos de servicio público y privado, la aplicación inadecuada de las restricciones de carga y descarga durante los horarios prohibidos, las inspecciones técnicas insuficientes y las fallas en el cambio de matrícula como herramienta censal. Además, el mal estado de las carreteras, los vehículos más antiguos que emiten altos niveles de contaminantes, las terminales terrestres fragmentadas esparcidas por toda la ciudad y una cultura prevalente de servicio al cliente deficiente agravan aún más la situación. El problema central identificado son los efectos económicos y ambientales del creciente número de vehículos motorizados pequeños en Huánuco. Con un examen y análisis de las operaciones de mototaxis y motos lineales dentro del parque vehicular local. Esta investigación emplea un diseño no experimental, observando fenómenos en su contexto natural sin manipulación deliberada de variables, seguido de su análisis (Hernández, Fernández y Baptista, 2006). En este estudio, una encuesta sirvió como herramienta para la recolección de datos, los cuales fueron posteriormente analizados mediante SPSS y Excel. En consecuencia, la encuesta revela que dentro del ámbito del transporte urbano, el 92% de los participantes percibe la calidad del transporte



público y privado como regular a mala. En términos del número de motos Bajaj y lineales en Huánuco, se puede decir que el uso de motos lineales y mototaxis está contribuyendo a un bienestar general que va de satisfactorio a malo. La encuesta indica que el transporte urbano en Huánuco ha experimentado una congestión significativa en los últimos años, en gran medida debido a la ausencia de una organización y regulación adecuada tanto para los vehículos como para los peatones. Al preguntar sobre el papel de los Bajaj o mototaxis en el apoyo al crecimiento integral y sostenible de Huánuco, el 47% de los encuestados considera que su impacto en la actividad económica es moderado, mientras que el 41% cree que este servicio de mototaxis ha impulsado significativamente la economía de la ciudad. En Huánuco, un significativo 77% de los participantes cree que la contaminación producida por el parque vehicular de la ciudad es excesiva o considerable. Las autoridades competentes, incluida la Municipalidad y el Ministerio de Transporte, deben evaluar la viabilidad de los mototaxis o Bajaj para el transporte de pasajeros. Ellos decidirán si estos vehículos son adecuados para ofrecer dichos servicios en la ciudad de Huánuco. (Regiones de: Huánuco, Amarilis y Pillco Marca).

Galvez, H. (2012) El papel de la organización en el sistema de servicios de transporte de mototaxi del distrito de Chíncha Alta - 2012. Los servicios de transporte de mototaxi sirven como una opción complementaria al transporte público tradicional, abordando necesidades de movilidad que no son cubiertas por los sistemas convencionales, particularmente dentro de las áreas urbanas. La caótica expansión de la ciudad ha creado oportunidades de ingresos para un gran segmento de la población, lo que ha llevado al surgimiento de nuevas áreas residenciales que carecen de servicios esenciales y conexiones con los



beneficios urbanos. Además, las crecientes tasas de desempleo, impulsadas por cambios en el modelo económico, han llevado a muchas personas a recurrir a los servicios de mototaxi en busca de apoyo. Ante los desafíos actuales que enfrenta este servicio, es crucial que diversos sectores colaboren urgentemente para idear soluciones técnicas y sustentables a los problemas que surgen de estas unidades de transporte.

Martínez L, (2014) En su investigación titulada "Transporte Público y Seguridad Ciudadana en la Ciudad de Ica, 2014". Objetivo es realzar nuestra vibrante región conocida por su excelente vino y su reconocido Pisco. Esta iniciativa se basa en mi experiencia de primera mano como conductor de mototaxista, junto con una investigación exhaustiva y consideraciones legales relevantes. Este estudio ha sido revisada y presentada previamente al municipio de Ica en dos ocasiones distintas. A falta de retroalimentación sobre la propuesta previamente acordada. Mi objetivo es defender mi derecho al trabajo, el movimiento sin restricciones y mis derechos constitucionales, los de nuestros colegas y los de los transportistas en general. Mi enfoque es constructivo y se centra en proponer soluciones viables a los problemas interconectados que afligen a nuestra ciudad.

2.1.3 A nivel local

Bedregal, I. (2017) rentabilidad del servicio de transporte urbano público de pasajeros en mototaxis en la ciudad de Juliaca 2016. El crecimiento demográfico acelerado de la ciudad de Juliaca ha incrementado la demanda del transporte urbano público de pasajeros, entre ellos el transporte motorizado de unidades menores, caso del mototaxi. Según la MPSR-Juliaca, en Juliaca existen 51 asociaciones constituidas como empresas de transporte de acuerdo



al D.S. 055-2010-MTC, estando autorizados para circular 1878 mototaxis y según estimaciones de la propia municipalidad estas constituyen solo el 50% del total de mototaxis que circulan en la ciudad de Juliaca, existiendo por lo tanto un porcentaje importante de mototaxis no autorizados o que se encuentran en proceso de formalización.

En la ciudad de Juliaca, adquirir una unidad de mototaxi, se ha convertido en una importante Nota de empleo para numerosas personas y del que depende sus familias, actividad económica que debe ser sostenible en el tiempo y que rinda ganancias o utilidades para que permita su continuidad; siendo una situación factible de investigar es que se plantea la interrogante: ¿Cuáles son los factores sociales y económicos que afectan la rentabilidad del servicio de transporte urbano público en mototaxis en Juliaca 2017? Para efecto del estudio, se aplicó métodos de análisis, síntesis y estadístico, técnicas de investigación descriptiva, correlacional, inductiva y analítica de tipo no experimental, utiliza como herramientas la entrevista, la encuesta y el cuestionario y la aplicación básica de los modelos logit en la estimación de la rentabilidad de este tipo de transporte. (Bedregal, L. 2017)

HUANCA, H (2014)

En su investigación titulada "Abordando la congestión vehicular y mejorando el tráfico en Juliaca, 2014", el problema del desorden vehicular no se origina en las regulaciones o la infraestructura, sino más bien en las acciones de los ciudadanos que han sobrepasado los límites de control que la municipalidad debería haber aplicado de manera efectiva. Este desorden vehicular es frecuentemente desencadenado por el comportamiento de los usuarios. Un



factor que contribuye es la accesibilidad; los usuarios tienden a pasar por alto las paradas designadas y en su lugar utilizan áreas destinadas a otros fines, como calzadas, aceras o jardines.

Al discutir los orígenes de este desorden, es esencial resaltar los roles del transportista, el usuario y la municipalidad, así como los comerciantes que ocupan las calles y contribuyen a esta conducta negativa. La municipalidad brindará la solución a los operadores de transporte en Juliaca, que se delinearán en el plan de transporte urbano. Cabe destacar aquí que. Inicialmente, es necesario un reordenamiento de las rutas. En segundo lugar, es necesario recuperar las vías ocupadas por los comerciantes. En tercer lugar, la municipalidad debe fortalecer la organización de los transportistas de Juliaca, facilitando su acceso a concesiones para nuevas rutas. En cuarto lugar, la municipalidad de Juliaca debe dar mayor importancia a estas instancias durante el proceso de licitación de rutas. En quinto lugar, el gobierno local debe mejorar las rutas o vías. En sexto lugar, se evaluaría el tipo y cantidad de vehículos que pueden circular en estas zonas.

La situación del transporte en Juliaca es cada vez más alarmante, ya que los ciudadanos siguen expresando sus preocupaciones y los medios de comunicación proponen diversas soluciones. A pesar de estos esfuerzos, el problema persiste y se deteriora día a día, transformando el centro de la ciudad en una zona marcada por el caos y el desorden. (Huanca H, 2014)

2.2 Bases teóricas

- **Transporte urbano en mototaxi**

La evolución de los servicios de mototaxi en el Perú. Presenta tres puntos principales de argumento. Inicialmente, se destaca la contribución esencial de los mototaxistas al desarrollo de los entornos urbanos. Además, revela que las narrativas del gobierno, las élites y el público en general sobre la "informalidad" y la "ciudad moderna" someten a los mototaxis a una estigmatización basada en su clase y con carga racial, lo que los convierte en objetivos para una aplicación estricta de la ley. En conclusión, propone que al considerar las perspectivas de los mototaxis y los aspectos tangibles de los mototaxis, podemos descubrir las contradicciones subyacentes entre los binarios de "formal" e "informal", así como entre "moderno" y "no formal". moderno " Este enfoque permite un análisis más claro de la dinámica espacial y las relaciones urbanas.

- **Transporte formal**

La palabra "transporte" tiene su origen en los términos latinos "trans", que significa "a través de", y "portare", que significa "llevar". Por lo tanto, se refiere literalmente al movimiento de personas o mercancías de un lugar a otro. El transporte implica la reubicación de personas o productos a través de distancias físicas, lo que mejora la movilidad y garantiza el acceso a varias regiones. Desempeña un papel crucial en el avance económico y social de una nación.

El transporte funciona como un sistema organizativo y tecnológico diseñado para transportar ya sea mercaderías o personas de un lugar a otro, abordando de manera eficaz las discrepancias espaciales y



temporales entre los centros de oferta y demanda. Esto pone de relieve el desafío de implementar esta transferencia de una manera que sea a la vez eficiente y sostenible. (Garrido, 2001) 18. Independientemente de la importancia de las empresas de transporte, su participación dependerá invariablemente de objetivos económicos o sociales más amplios. Es importante entender que el transporte es un factor influido por otros requisitos primarios. (Ruiz, 2007) De esta comprensión, podemos inferir que el transporte es un proceso continuo –una serie de acciones que se realizan regularmente– cuyo objetivo es trasladar personas y/o bienes a un lugar diferente donde serán más beneficiosos. Además, debido a esta conexión, está intrínsecamente ligado a los acontecimientos económicos y sociales. En consecuencia, comprender la naturaleza, la calidad y la estructura de las acciones de transferencia es crucial para influir en la ejecución de estos eventos. En consecuencia, los sistemas de transporte representan un fenómeno multifacético con rasgos únicos que varían en función de la perspectiva analítica que se utilice. Cada sistema puede ofrecer beneficios específicos y, al mismo tiempo, incurrir en costos o inconvenientes asociados. Por lo tanto, es crucial evaluar meticulosamente estos factores para determinar el verdadero valor de los sistemas de transporte. Esto implica comparar los beneficios con los costos para facilitar una evaluación precisa, ya sea de un sistema existente o entre múltiples alternativas.

- **Calidad del servicio**

El concepto de calidad se utiliza habitualmente en diversos sectores de la sociedad y, dentro de cada sector, es aplicable en múltiples



niveles. En un principio, la noción de calidad se consideraba un concepto ambiguo y poco definido, pertinente sólo para un ámbito económico limitado. A partir de ese punto de vista inicial, la idea de calidad ha avanzado hasta alcanzar un estado muy complejo. Hoy en día, no nos referimos a la calidad sólo en sentido amplio; en cambio, han surgido y se han desarrollado diversos conceptos, enfoques, modelos, procesos, métodos y herramientas en relación con ella. Si hacemos un ejercicio de memoria rápida, veremos que la comprensión de la calidad se ha transformado con el paso de los años. Ha pasado de centrarse en la inspección del producto final a un énfasis moderno en la excelencia empresarial, con fases intermedias que incluyen el control de procesos y el aseguramiento de la calidad. En la actualidad, la (EFQM) define la noción de calidad como el conjunto de “los diferentes enfoques que emplea una organización para satisfacer las demandas y aspiraciones de sus clientes, empleados, partes interesadas financieras y la comunidad en general”. Es importante reconocer que esta definición refleja una comprensión más matizada de la calidad de lo que uno podría considerar típicamente. Según Ramos (2008), la calidad abarca los atributos colectivos de un producto o servicio que se relacionan directamente con su eficacia para satisfacer las necesidades para las que fue diseñado. La calidad trasciende la mera definición; encarna un enfoque estratégico, un marco y una filosofía diseñados para satisfacer las necesidades del cliente (Manene, 2010). La excelencia de un servicio se demuestra a través del cumplimiento de las necesidades del cliente, como lo evidencian atributos como la atención y la confiabilidad (Moya, 2016). Con base en la



información presentada, la calidad se refiere a un conjunto específico de criterios que un producto o servicio debe cumplir para satisfacer todas las expectativas del cliente.

- **Frecuencia del servicio**

Se define como el número de veces que ocurre un evento dentro de un período de tiempo específico para cualquier evento recurrente. Así, la frecuencia del transporte se refiere al número de veces que un autobús llega a un lugar específico dentro de un período de tiempo definido, como un minuto o una hora. Quora <https://es.quora.com-Que es la frecuencia en el transporte>.

2.1.2 Economía familiar

- **Economía familiar**

La economía doméstica o familiar se centra en comprender cómo los hogares asignan y administran sus recursos, principalmente a través de prácticas de gasto y ahorro.

Dominar el arte de supervisar eficazmente las finanzas de nuestro hogar mejora significativamente nuestro bienestar financiero general.

El bienestar financiero de las familias es una preocupación importante para los hogares. Sin embargo, en ciertos casos se pasa por alto la planificación, lo que resulta en la incapacidad de reconocer factores que podrían impactar negativamente el bienestar financiero de los miembros de la familia.

Para gestionar eficazmente la economía doméstica, primero debemos comprender el concepto mismo junto con sus componentes esenciales. En consecuencia, puede caracterizarse como una forma de



economía que se centra en gestionar los recursos de un hogar para satisfacer las necesidades de sus miembros.

En esta microeconomía, es necesario diferenciar:

- Los ingresos: se refieren al valor económico que generamos a través de una actividad específica, principalmente a través del empleo. Establecerán el umbral que debemos evitar superar en nuestro gasto para evitar caer en un endeudamiento excesivo.
- Los gastos representan un aspecto crítico de la gestión económica interna, ya que normalmente resultan en una reducción de activos, principalmente derivados del consumo de bienes y servicios.

Clasificaremos los gastos en:

Los gastos fijos, se definen como costos que permanecen constantes en cantidad y se incurren a intervalos regulares. Por ejemplo, cumplir obligaciones como el pago del alquiler o el reembolso de un préstamo bancario.

Los gastos variables, se refieren a costos que fluctúan, incluidas las facturas de electricidad y agua, así como los gastos de teléfono, Internet, tarjetas de crédito y compras de alimentos. Si bien no pueden eliminarse por completo, los convivientes desempeñan un papel crucial a la hora de minimizar estos costos.

Los gastos hormiga, son costos poco frecuentes que, reflexionando, pueden reducirse o eliminarse. Por ejemplo, salir a cenar.

- Economía del mototaxi
- Tarifas



Una tarifa se refiere al costo o cargo que un consumidor o usuario debe pagar para acceder a un servicio, ya sea ofrecido por una entidad pública o privada, o para adquirir un producto específico.
<https://economipedia.com/definiciones/tarifa.html>

- **Presupuesto Familiar**

Así como cualquier empresa, ya sea pequeña o independiente, requiere registros financieros bien organizados para garantizar la sostenibilidad a largo plazo, la gestión de un presupuesto familiar busca mejorar la organización de las finanzas y la supervisión de los ingresos y gastos. Este enfoque proporcionará a cada familia una imagen clara de su situación financiera, detallando sus recursos actuales, su capacidad de gasto y sus posibles asignaciones de ahorro. Este enfoque nos permitirá mantener un conocimiento sólido del bienestar financiero del hogar.
<https://tinyurl.com/2bhhclq4>

2.3 Definición de términos

- **Autorización y registro municipal**

Es el permiso que expide el municipio para el inicio de actividades económicas, ya sean comerciales, industriales o de servicios profesionales, dentro de su jurisdicción, aplicable a personas naturales, jurídicas, colectivas y tanto nacionales como extranjeras. Esta autorización previa sirve como un mecanismo de equilibrio entre mi derecho a participar en actividades comerciales privadas y la necesidad de coexistir armoniosamente dentro de la comunidad.
<https://aplicativos.munlima.gob.pe/extranet/licencias/>



- **Agrupados en comité**

Según el artículo 63 del Estatuto de los Trabajadores, el comité de empresa actúa como representante colectivo de todos los trabajadores dentro de una organización, defendiendo sus intereses. Este comité se constituye en los centros de trabajo con una plantilla de cincuenta o más empleados.

<https://tinyurl.com/29xmfooe>

- **Unidades independientes**

Ya sea un departamento, casa, local independiente u oficina, todos tienen acceso a la vía pública o áreas compartidas de la propiedad.

<https://tinyurl.com/23dcvlp3>

- **Transporte personalizado**

Las empresas que no están especializadas en el transporte de mercancías por contrato utilizan sus propios vehículos de transporte únicamente para manipular cargas destinadas a su propio consumo o a la distribución de sus productos. <https://tinyurl.com/2avv95bb>

- **Reducción de tiempos**

La reducción de tiempo en una empresa corresponde a la eficiencia con que los trabajadores o el proceso productivo en general utilizan para desarrollar un producto o servicio, de acuerdo con el reglamento interno y la propuesta inicial de los objetivos. Básicamente responde a la pregunta, ¿Cuánto tiempo se invirtió en realizar un determinado producto? ¿Cumple con los estándares y requerimientos? <https://blog.omnitok.chat/reduccion-de-tiempo-empresa/>

- **Unidades modernas**



Estos se caracterizan por ser dimensionalmente independientes. Las unidades fundamentales del SI junto con sus correspondientes cantidades físicas son las siguientes: El metro se utiliza para medir la longitud, el kilogramo evalúa la masa, el segundo denota el tiempo, el amperio indica la intensidad de la corriente eléctrica, el kelvin mide la temperatura, la candela representa la intensidad luminosa y el mol cuantifica la cantidad de sustancia.

<https://tinyurl.com/y3w6yvla>

- **Periodicidad**

Periodicidad significa que algo se repite después de un intervalo fijo. Periodicidad significa que, si los elementos están dispuestos en un orden, las propiedades de los elementos se repetirán después de un período determinado. En la tabla periódica, después de cada octavo elemento, se muestran las propiedades del primero. Se conoce como periodicidad.

- **Servicio diario**

Un servicio comprende una serie de acciones diseñadas para satisfacer las necesidades de un cliente. McDonnell, Campbell R. (2009).

- **Servicio económico**

Un servicio consta de una serie de acciones diseñadas para satisfacer los requisitos de un cliente. McDonnell, Campbell R. (2009).

- **Accesibilidad popular**

El fomento de la accesibilidad tiene como objetivo asegurar que todas las personas puedan involucrarse en la sociedad en condiciones equitativas, facilitando el ejercicio completo de sus derechos. Un entorno accesible es aquel



que no presenta obstáculos que impidan la participación de cualquier individuo en los diferentes aspectos de la vida cotidiana. <https://tinyurl.com/28lmt8b9>

- **Nivel de servicio**

El nivel de servicio es una métrica esencial que mide la proporción de la mercancía entregada de un pedido en comparación con su total, garantizando que se satisfaga la demanda del cliente y que los pedidos se cumplan según lo solicitado. <https://tinyurl.com/2cvdq6z2>

- **Tarifas de acorde a la economía familiar**

El ahorro y la inversión son pilares fundamentales en la economía familiar. Más allá de simplemente reservar dinero, se trata de incrementar su valor de manera inteligente, garantizando un futuro próspero y estable. Ahorrar e invertir en familia significa construir un porvenir seguro, capaz de afrontar imprevistos sin comprometer nuestra estabilidad financiera. <https://tinyurl.com/28z3al6a>

- **Tarifas establecidas por el mercado**

Una tarifa es el costo en el que incurre un consumidor al optar por comprar un bien o servicio, ya sea del sector público o de empresas privadas. Las políticas de precios determinan las tarifas establecidas. <https://tinyurl.com/25muygs6>

- **Tarifas según rutas**

Los precios de las carreteras, también conocidos como tarifas para los usuarios de las carreteras, se refieren a tarifas directas impuestas por la utilización de las carreteras. Estos incluyen peajes, cargos basados en la distancia o la duración, tarifas de congestión y gravámenes especialmente



diseñados. para disuadir la adopción de categorías de vehículos específicas, tipos de combustible o aquellos que producen mayores niveles de contaminación. <https://tinyurl.com/27wphpfj>

- **Tarifas inclusivo**

Cuando hablamos de una tarifa inclusiva nos referimos a que en nuestro sitio mexrentacar.com de inicio la tarifa ya incluye protección contra daños al auto (CDW) así como cobertura por daños ocasionados a terceros. [https://mexrentacar.com/es/descubre/21-renta-autos-como-es-la-tarifa-inclusiva-que-ofrece-mex-rent-a-car#:~:text=Cuando%20hablamos%20de%20una%20tarifa,ocasionados%20a%20terceros%20\(RLP\).](https://mexrentacar.com/es/descubre/21-renta-autos-como-es-la-tarifa-inclusiva-que-ofrece-mex-rent-a-car#:~:text=Cuando%20hablamos%20de%20una%20tarifa,ocasionados%20a%20terceros%20(RLP).)

- **Gastos en transportes**

Los gastos de transporte abarcan los costos incurridos al reubicar bienes, materiales o personas de un lugar a otro. Estos gastos abarcan, entre otros, tarifas de transporte, peajes, gastos de combustible, costos laborales, seguros, así como tarifas de embalaje y almacenamiento. <https://tinyurl.com/2cvy6dgt>

- **Inflación – tarifas**

La inflación denota el aumento general de los precios de bienes y servicios en una economía durante un período de tiempo particular. Los cambios en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) reflejan el aumento de los precios. <https://tinyurl.com/2yahr795>



CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Métodos de investigación

3.1.1 *Métodos aplicados en la investigación*

En esta investigación se utilizó el método hipotético-deductivo. Este planteamiento implica, en primer lugar, observar el fenómeno de interés; a continuación, elaborar una hipótesis que dé cuenta de este; por último, deducir otras consecuencias o proposiciones más fundamentales que la propia hipótesis y, por último, contrastar la validez de estas afirmaciones con la propia experiencia.

- **Deductivo**

El enfoque empleado es el método deductivo hipotético, que implica observar el fenómeno que se investiga. Esta observación conduce a la formulación de problemas e hipótesis relevantes. Posteriormente se realiza un análisis para verificar la validez de las afirmaciones deducidas. Este enfoque integra el pensamiento crítico con la observación del mundo real. (Lorenzano, 1994, p. 34)

Se sugiere que el método abarca el enfoque, la dirección y las técnicas que significan las estrategias particulares empleadas por el investigador para recopilar información. (Palomino 2017)

- **Analítico**

El enfoque analítico se emplea para establecer el marco fundacional y el trasfondo teórico. Durante la fase de presentación de resultados se prevé que la información analizada sea interpretada y discutida. (Gujarati & Porter, 2010)

3.1.2 Enfoque

Los datos primarios numéricos se recopilaron mediante un cuestionario, que posteriormente se analizó para proporcionar información sobre los eventos observados. (Vásquez 2016)

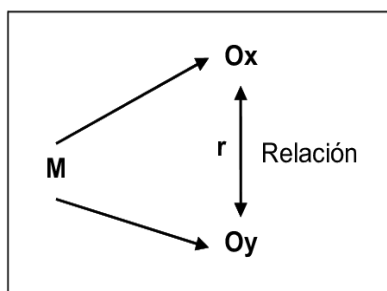
3.1.3 Tipo

Comprende un marco de investigación empírico que utiliza datos cuantitativos (esencialmente evidencia numérica) centrado en evaluar los atributos de problemas, fenómenos sociales o sucesos. (Sampieri 2019)

3.1.4 Nivel

Según, Pino (2018) El estudio emplea un enfoque descriptivo y correlacional, centrándose en los diversos aspectos de un fenómeno para analizar una situación o problema deconstruyéndolo en sus componentes fundamentales. Además, su objetivo es determinar el alcance de las asociaciones no causales entre dos o más variables. Se definen mediante la

medición inicial de variables, seguida de la evaluación de correlaciones mediante pruebas de hipótesis y métodos estadísticos para estimar la relación entre ellas.



Donde:

M = Muestra

O1 = obs. V1: Economía Informal

O2= Obs. V2: Formalización de las actividades económicas

R = Correlación

3.1.5 Diseño

La investigación no experimental, siendo que es empírico, ya que carece de control sobre la variable independiente, que está predeterminada. En este enfoque, los hechos simplemente se observan en su entorno natural y posteriormente se analizan. Las relaciones entre las variables se examinan sin ninguna participación o interferencia directa, lo que permite comprender estas conexiones dentro de su contexto inherente. (Hernández et al, 2014)

3.1.6 *Ámbito de la investigación*

La investigación se ha realizado en la jurisdicción del distrito de Juliaca, ubicada en el departamento de Puno. El instrumento de investigación se aplicó a individuos que se encuentran en el mercado de trabajo ofreciendo su fuerza de trabajo que son absorbidos por el empleo informal.



3.2 Población y muestra

3.2.1 Población

Los usuarios de mototaxis son personas adultas que radican en las inmediaciones de la ciudad de Juliaca; para el caso del presente estudio, se asume un coeficiente de población de 1,2 de la población de Juliaca, incluyendo la población flotante que es típica de esta ciudad, por ser eje en la que convergen la mayoría de localidades de la parte norte de la región Puno. Este coeficiente se ha obtenido según el INEI para una población de 350,000 habitantes.

3.2.2 Muestra

$$n^{\circ} = \frac{N * Z^2 * P * Q}{(N - 1)E^2 + Z^2 * P * Q}$$

Siempre que:

Z = 96% de nivel de confianza.

P = 0,87

Q = 0,13

E = 5% de error máximo permisible.

N = 1,2(350,000)

Donde:

Z: Nivel de confianza.

P: Proporción de casos favorables.

Q: Proporción de casos desfavorables.

E: Error máximo permisible.

N: Tamaño de la población.

Luego tenemos:

$$n^{\circ} = \frac{420000 * 1.96^2 * 0.87 * 0.13}{(420000 - 1)0.05^2 + 1.96^2 * 0.87 * 0.13}$$

$$n^{\circ} = 173,7225 \approx 174$$

Tamaño de muestra: **$n = 174$**

La población está definida por todos los individuos que se dedican a actividades económicas dentro de los límites de la ciudad de Juliaca.

La población, a menudo denominada universo o grupo distinto, está compuesta por individuos o elementos que comparten ciertos rasgos observables. Carrasco (2018)

3.3 Procesamiento y análisis de datos

3.3.1 Técnicas de la investigación

Las técnicas, entendidas como un conjunto de herramientas procedimentales, requieren de conocimientos previos para su uso y aplicación efectiva, permitiendo a los investigadores seleccionar y elegir fácilmente las adecuadas.(Carrasco, 2018).

La encuesta sirvió como método de investigación, comprendiendo una serie de preguntas destinadas a evaluar una o más variables específicas. (Hernández, et al, 2014)

3.3.2 Instrumento de la investigación

Los datos de la muestra del estudio se recopilieron mediante un cuestionario.

El cuestionario es la herramienta adecuada para la recopilación de datos, ya que proporciona una instantánea de un momento determinado. Este método se utilizó para interactuar con una muestra predeterminada de 174 personas dedicadas a actividades económicas en la ciudad de Juliaca. (Hernández et al., 2014)

Técnicas e Instrumentos de investigación

Técnica	Instrumento
Cuestionario	Encuesta

➤ Validación y confiabilidad del instrumento

• Validación

La validación sirve como método para evaluar la idoneidad del instrumento e identificar posibles inconsistencias (Hernández et al., 2014)

Este estudio incorporó conocimientos de consultas de expertos para informar el uso del instrumento.

• Confiabilidad

Para la aplicación del instrumento la confiabilidad es fundamental; Aquí utilizamos el Alfa de Cronbach, que mide la confiabilidad en una escala de cero a uno.

Niveles de Confiabilidad

Valores	Nivel
De -1 a 0	No es confiable
De 0.01 a 0.49	Baja confiabilidad
De 0.5 a 0.75	Moderada confiabilidad
De 0.76 a 0.89	Fuerte confiabilidad
De 0.9 a 1	Alta confiabilidad

Nota: Hernández et al. (2014)

El coeficiente de confiabilidad Alfa de Cronbach se calculó en 0,87, lo que indica un alto nivel de confiabilidad y validación del instrumento.

Estimación del Alfa de Cronbach

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Elementos estandarizados	Nº de element
	0.87	13

- **Fuentes**

Este estudio implicó seleccionar y reunir Notas primarias, que son materiales originales relacionados con un fenómeno, junto con Notas secundarias que brindan comentarios, análisis y críticas derivadas de esas Notas primarias. (Sánchez, Reyes, & Mejía, 2018).

- **Procesamiento y descripción de resultados**

El procesamiento de los datos se efectuó mediante el SPSS, donde técnicas de estadística descriptiva facilitaron la creación de tablas de distribución de frecuencias y gráficos estadísticos. Estas herramientas

permitieron un análisis y una síntesis exhaustivos de los datos. de los datos.

3.4 Prueba de hipótesis

Para la validación de la hipótesis se utilizó la estadística Chi cuadrado con la cual se estableció la correlación entre variables en el llamado procedimiento SPSS.

- **Prueba de Hipótesis**

H1 : El estadístico es significativo, se acepta la hipótesis alterna

Ho : El estadístico no es significativo, se acepta la hipótesis nula

- **Hipótesis General**

H1 : El transporte urbano de pasajeros en mototaxi, se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar.

Ho : El transporte urbano de pasajeros en mototaxi no se relaciona con la economía familiar.

Hipótesis específica 1

H1 : El transporte formal del mototaxi, se relaciona de manera directa e importante con la economía familiar.

Ho : El transporte formal del mototaxi, no se relaciona con la economía familiar.

Hipótesis específica 2

H1 : La calidad del servicio del mototaxi, se relaciona de manera significativa con la economía familiar.



Ho : La calidad del servicio del mototaxi, no se relaciona con la economía familiar.

Hipótesis específica 3

H1 : Existe una relación muy significativa entre la frecuencia del servicio de transporte en mototaxi, con la economía familiar.

Ho: No existe relación entre la frecuencia del servicio de transporte en mototaxi, con la economía familiar.

Hipótesis específica 4

H1 La economía del mototaxi se relaciona directamente con la economía familiar.

Ho: La economía del mototaxi no se relaciona con la economía familiar.

Hipótesis específica 5

H1. Existe una relación significativa entre las tarifas del servicio de transporte en mototaxi y la economía familiar.

Ho No existe relación entre las tarifas del servicio de transporte en mototaxi y la economía familiar.

Hipótesis específica 6

H1. El presupuesto familiar se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar.

Ho El presupuesto familiar no se relaciona con la economía familiar.



CAPÍTULO IV

ANALISIS DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Presentación, análisis e interpretación de resultados

Resultados de la variable independiente: **Transporte urbano en mototaxi**

Dimensión: **Transporte formal**

Valoración de los indicadores en Transporte formal

Tabla 1

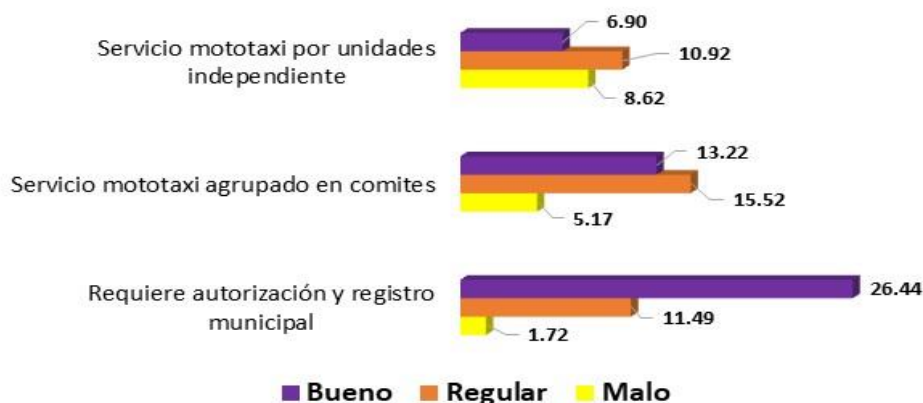
Transporte formal

Pregunta	Transporte formal						Total	%
	Malo	%	Regular	%	Bueno	%		
Requiere autorización y registro municipal	3	1.72	20	11.49	46	26.44	69	39.66
Servicio de mototaxis agrupados en comités	9	5.17	27	15.52	23	13.22	59	33.91
Servicio de mototaxis por unidades independientes	15	8.62	19	10.92	12	6.90	46	26.44
Total	27	15.52	66	37.93	81	46.55	174	100

Nota. Vilma Vilca

Figura 1

Transporte formal



Interpretación y análisis

En la tabla y figura 1 para la dimensión transporte formal, el servicio de mototaxis por unidades independientes presenta el mayor porcentaje igual al 8.62% en la categoría malo; seguido de un 5.17% que corresponde al servicio de mototaxis agrupados en comités; luego para la categoría regular el mayor porcentaje lo presenta el indicador servicio de mototaxis agrupados en comités con un 15.52%, seguido de un 11.49% que corresponde a requiere autorización y registro municipal y finalmente en la categoría bueno el indicador requiere autorización y registro municipal presenta un porcentaje de 26.44%, seguido de un 13.22% que corresponde a servicio de mototaxis agrupados en comités.

En resumen, un porcentaje de 39.66% indica que la pregunta requiere autorización y registro municipal, es el indicador mas importante en la dimensión transporte formal, seguido de un 33.91% referido al servicio de mototaxis agrupados en comités.

Tabla 2

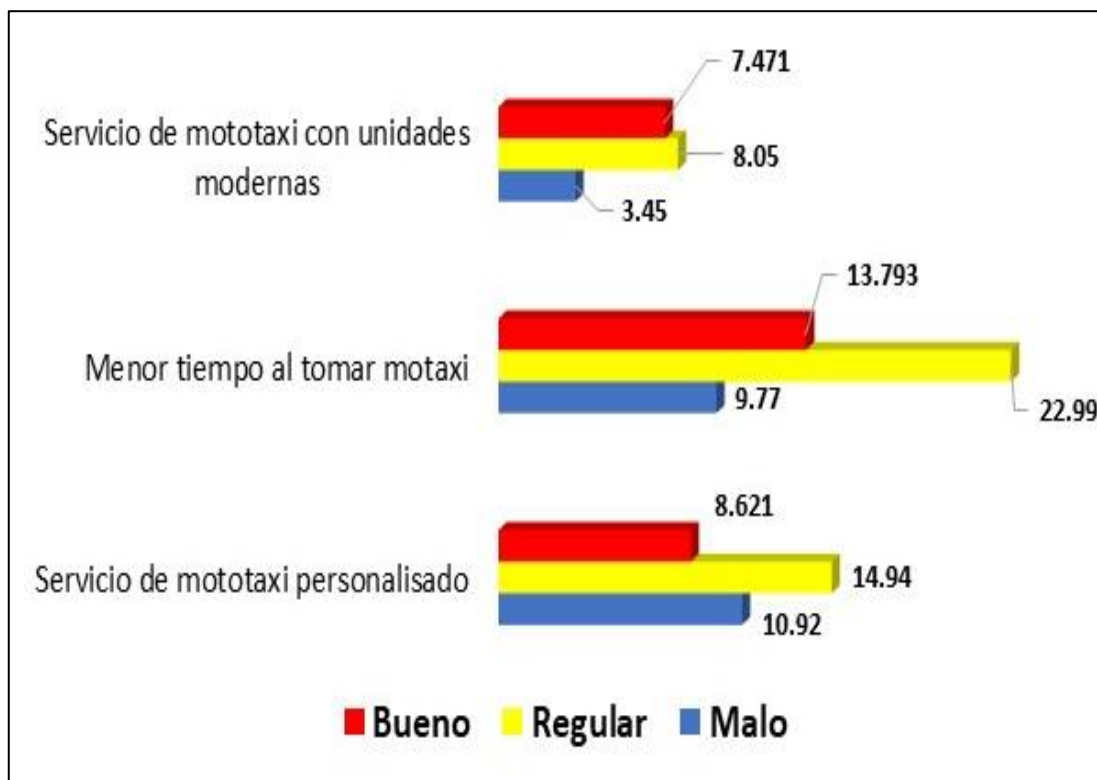
Calidad del servicio

Pregunta	Calidad del servicio						Total	%
	Malo	%	Regular	%	Bueno	%		
Servicio de mototaxi personalizado	19	10.92	26	14.94	15	8.621	60	34.48
Reducción de tiempo al tomar mototaxi	17	9.77	40	22.99	24	13.793	81	46.55
Servicio de mototaxi con unidades modernas	6	3.45	14	8.05	13	7.471	33	18.97
Total	42	24.14	80	45.98	52	29.885	174	100

Nota: Encuesta
Elaborado: Investigador

Figura 2

Calidad del servicio



Nota: Tabla 2



Interpretación y análisis

En la tabla y figura 2 , el estudio muestra que en la categoría malo para calidad del servicio, el mayor porcentaje igual a 10.92% corresponde al indicador servicio de mototaxi personalizado, seguido por reducción de tiempo al tomar mototaxi, con un 9.77%, luego para la categoría regular el mayor porcentaje igual al 22.99% corresponde a reducción de tiempo al tomar mototaxi, seguido de un 14.94% referido a servicio de mototaxi personalizado; finalmente en la categoría bueno para calidad del servicio, un porcentaje igual al 13.79% corresponde a reducción de tiempo al tomar mototaxi, seguido de un 8.62% para servicio de mototaxi personalizado.

En términos generales, el mayor porcentaje igual al 46.55% para la dimensión Calidad del servicio, corresponde al indicador, seguido de un 34.48% que corresponde a servicio de mototaxi personalizado, manteniéndose la misma tendencia en las tres categorías tomadas.

Tabla 3

Frecuencia del servicio

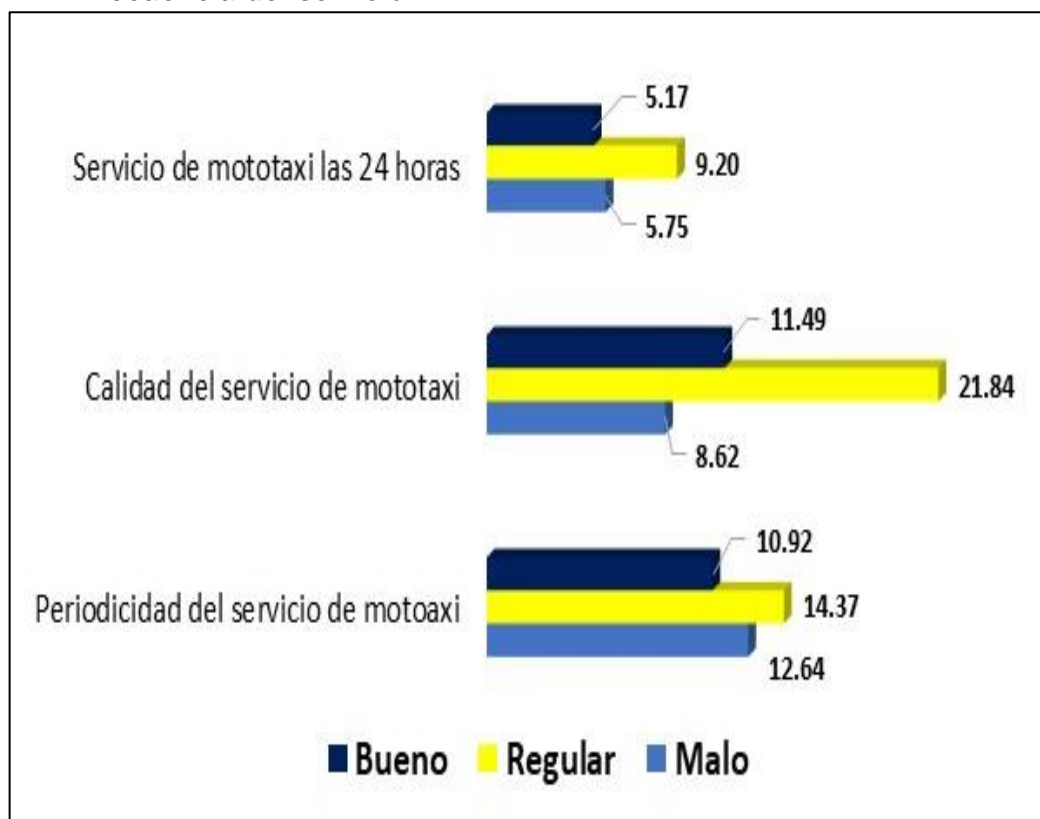
Pregunta	Frecuencia del servicio						Total	%
	Malo	%	Regular	%	Bueno	%		
Periodicidad del servicio de motoaxi	22	12.64	25	14.37	19	10.92	66	37.93
Calidad del servicio de mototaxi	15	8.62	38	21.84	20	11.49	73	41.95
Servicio de mototaxi las 24 horas	10	5.75	16	9.20	9	5.17	35	20.11
Total	47	27.01	79	45.40	48	27.59	174	100

Nota: Encuesta

Elaborado: Investigador

Figura 3

Frecuencia del servicio



Nota: Tabla 3



Interpretación y análisis

En la tabla y figura 3 nos muestra que en la categoría malo para la dimensión frecuencia del servicio, el mayor porcentaje igual a 12.64% se refiere al indicador periodicidad del servicio de mototaxi, seguido de un 8.62% que corresponde a calidad del servicio de mototaxi; de igual manera para la categoría regular el 21.84% corresponde a calidad del servicio de mototaxi, seguido de un 14.37% que está referido a periodicidad del servicio de mototaxi y finalmente en la categoría bueno un porcentaje igual al 11.49% corresponde a calidad del servicio de mototaxi, seguido de un 10.92% que esta referido a periodicidad del servicio de mototaxi.

En conclusión, el 41.95% de los entrevistados indicaron que es la calidad del servicio de mototaxi el principal indicador, seguido de un 37.93% que se refiere a periodicidad del servicio de mototaxi para la dimensión frecuencia del servicio.

Resultados de la variable dependiente: **Economía familiar**

Dimensión: **Economía del mototaxi**

Valoración de los indicadores en Economía del mototaxi

Tabla 4

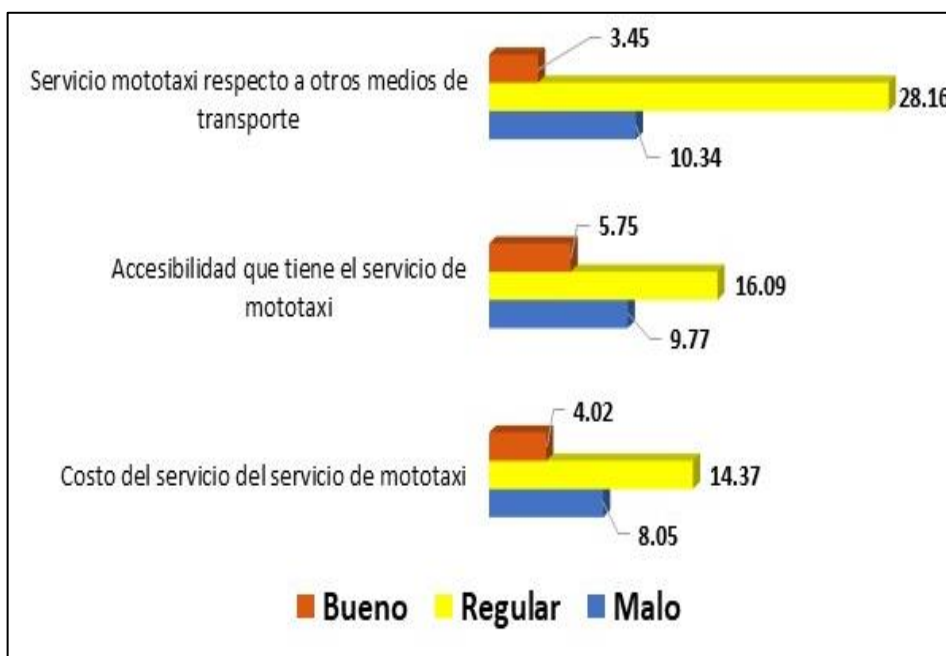
Economía del mototaxi

Pregunta	Economía del mototaxi						Total	%
	Malo	%	Regular	%	Bueno	%		
Costo del servicio de mototaxi	14	8.05	25	14.37	7	4.02	46	26.44
Accesibilidad popular que tiene el mototaxi	17	9.77	28	16.09	10	5.75	55	31.61
Servicio mototaxi respecto a otros medios de transporte	18	10.34	49	28.16	6	3.45	73	41.95
Total	49	28.16	102	58.62	23	13.22	174	100

Nota: Encuesta
Elaborado: Investigador

Figura 4

Economía del mototaxi



Nota: Tabla 4



Interpretación y análisis

Para la variable economía familiar y dimensión economía del mototaxi, la información obtenida en las entrevistas realizada a los usuarios que utilizan el servicio de transporte en mototaxi en la ciudad de Juliaca nos presentan en la tabla y figura 4 los resultados siguientes: Para la categoría malo, el mayor porcentaje igual al 10.34% corresponde al indicador servicio de mototaxi respecto a otros medios de transporte, seguido de accesibilidad popular que tiene el mototaxi con un 9.77%, de igual manera en la categoría regular el 28.16% se refiere a servicio de mototaxi respecto a otros medios de transporte, seguido de un 16.09% que corresponde a accesibilidad popular que tiene el mototaxi y finalmente para la categoría bueno un porcentaje igual a 5.75% corresponde a accesibilidad popular que tiene el mototaxi, seguido de un 4.02% referido a costo del servicio de mototaxi.

En términos generales un porcentaje igual al 41.95% indica que el servicio de mototaxi respecto a otros medios de transporte, es el principal indicador en la dimensión economía del mototaxi, seguido de un 31.61% que corresponde a accesibilidad popular que tiene el mototaxi.

Tabla 5

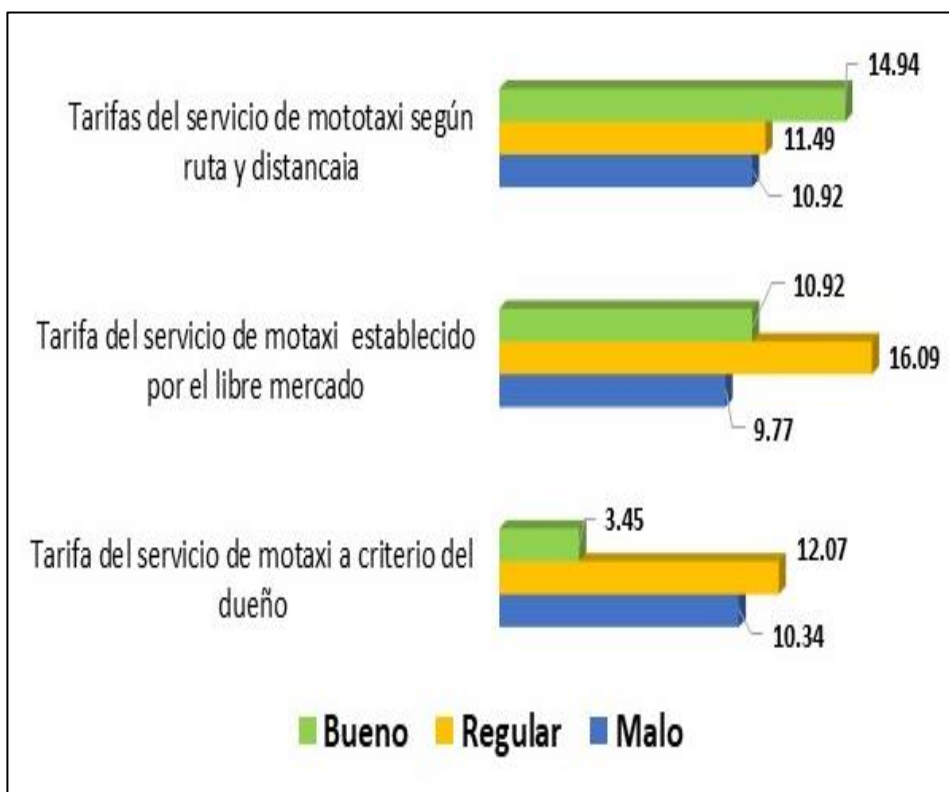
Tarifas

Pregunta	Tarifas						Total	%
	Malo	%	Regular	%	Bueno	%		
Tarifa del servicio de mototaxi a criterio del propietario	18	10.34	21	12.07	6	3.45	45	25.86
Tarifa del servicio de mototaxi establecido por el libre mercado	17	9.77	28	16.09	19	10.92	64	36.78
Tarifas del servicio de mototaxi según ruta y distancia	19	10.92	20	11.49	26	14.94	65	37.36
Total	54	31.03	69	39.66	51	29.31	174	100

Nota: Encuesta
Elaborado: Investigador

Figura 5

Tarifas



Nota: Tabla 5



Interpretación y análisis

En la tabla y figura 5 el estudio muestra que en la categoría malo para tarifas, un porcentaje igual al 10.92% se refiere a tarifas del servicio de mototaxi según ruta y distancia, seguido de un 10.34% que corresponde a tarifas del servicio de mototaxi a criterio del propietario; de igual manera en la categoría regular el mayor porcentaje igual al 16.09% esta referido a tarifa del servicio establecido por el libre mercado, seguido de un 12.07% referido a tarifas del servicio de mototaxi a criterio del propietario y en la categoría bueno un 14.94% esta referido a tarifas del servicio de mototaxi según ruta y distancia, seguido de un 10.92% que esta referido a tarifa del servicio de establecido por el libre mercado.

En conclusión, el mayor porcentaje igual al 37.36% corresponde al indicador tarifas del servicio de mototaxi según ruta y distancia, seguido de un 36.78% referido a tarifa del servicio establecido por el libre mercado.

Tabla 6

Presupuesto familiar

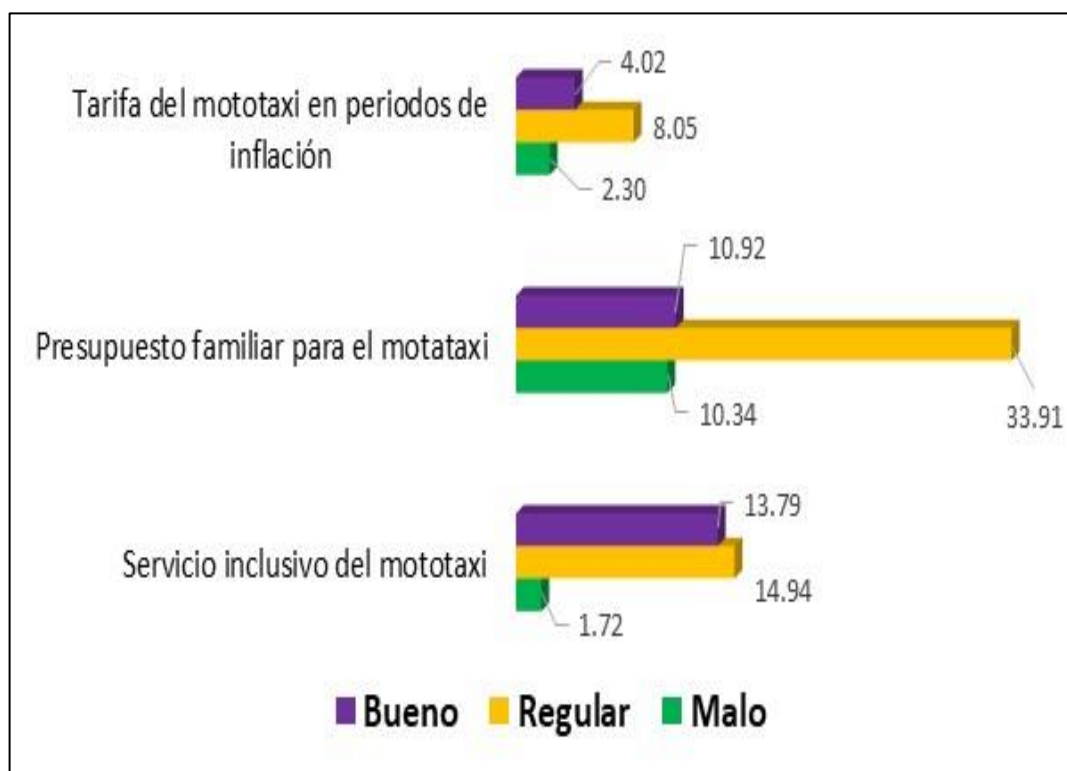
Pregunta	Presupuesto familiar						Total	%
	Malo	%	Regular	%	Bueno	%		
Servicio inclusivo del mototaxi	3	1.72	26	14.94	24	13.79	53	30.46
Presupuesto familiar para el mototaxi	18	10.34	59	33.91	19	10.92	96	55.17
Tarifa del mototaxi en periodos de inflación	4	2.30	14	8.05	7	4.02	25	14.37
Total	25	14.37	99	56.90	50	28.74	174	100

Nota: Encuesta

Elaborado: Investigador

Figura 6

Presupuesto familiar



Nota: Tabla 6



Interpretación y análisis

En la tabla y figura 6 para presupuesto familiar, en la categoría malo el mayor porcentaje igual a 10.34% indica que el presupuesto familiar para el mototaxi, es el principal indicador, seguido de 2.30 % que corresponde a tarifa del mototaxi en periodos de inflación; de igual manera para la categoría regular un porcentaje de 33.91% se refiere al indicador presupuesto familiar para el mototaxi, seguido de un 14.94% que corresponde a servicio inclusivo del mototaxi y finalmente en la categoría bueno, un porcentaje igual a 13.79% esta referido al indicador servicio inclusivo del mototaxi, seguido de un 10.92% que corresponde a presupuesto familiar para el mototaxi.

En resumen, el mayor porcentaje igual al 55.17% esta referido a presupuesto familiar para el mototaxi, seguido de un 30.46% que corresponde a servicio inclusivo del mototaxi para la dimensión presupuesto familiar.

4.2 Prueba de hipótesis

Hipótesis general

Hipótesis Nula H_0 :

$$H_0: x_i = x_1 / x_i = 0$$

H_0 :

El transporte urbano de pasajeros en mototaxi, no se relaciona con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024

Hipótesis alterna

Hipótesis Alterna: H_a :

$$H_a: x_i \neq x_d / x_i \neq 0$$

H_a :

El transporte urbano de pasajeros en mototaxi, se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024

Prueba Rho: hipótesis general

Tabla 7

Rho de Spearman

		<i>Transporte urbano de pasajeros en mototaxi</i>	<i>Economía familiar en la ciudad de Juliaca</i>	
<i>Rho de Spearman</i>	<i>Transporte urbano de pasajeros en mototaxis</i>	<i>Coficiente de correlación</i>	,803	,815**
		<i>Sig. (bilateral)</i>		,001
		<i>N</i>	174	174
	<i>Economía familiar en la ciudad de Juliaca</i>	<i>Coficiente de correlación</i>	,815**	,803
		<i>Sig. (bilateral)</i>	,001	
		<i>N</i>	174	174

** La correlación es significativa al nivel 0,001 (bilateral).

La prueba Rho de Spearman demuestra: El transporte urbano de pasajeros en mototaxi, se relaciona de manera muy significativa con la

economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024, con un coeficiente de correlación de 0,803 y una significancia bilateral de 0 ,001 menor que el margen de error. Resultante, los valores obtenidos permiten aprobar la hipótesis general y rechazar la hipótesis nula

Prueba Chi cuadrada: Hipótesis general

JI CUADRADO

Formula Ji cuadrado:

$$x_c^2 = \sum_{i=1}^n \frac{(o_i - (E_i))^2}{E_i}$$

K = número de categorías

O_i = número de casos observados

E_i = número hipotético de casos en la categoría "i"

REGLA DE DECISIÓN:

A medida que aumenta el valor de X₂, disminuye la probabilidad de que la hipótesis sea precisa. De manera similar, a medida que el valor de chi-cuadrado se acerca a cero, las dos distribuciones se alinean más estrechamente.

Los *gl* vienen dados por:

$$gl = (r-1) (k-1)$$

$$gl = k_i - 2$$

Donde *r* es el número de filas y *k* el de columnas

CRITERIO DE DECISIÓN:

No se rechaza H₀ cuando X² < X_t²(r-1) (k-1). En caso contrario si se rechaza.

Donde t representa el valor proporcionado por las tablas, según el nivel de significación estadística elegido.

Entonces sí:

$$x_c^2 \geq x_t^2$$

Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

Luego:

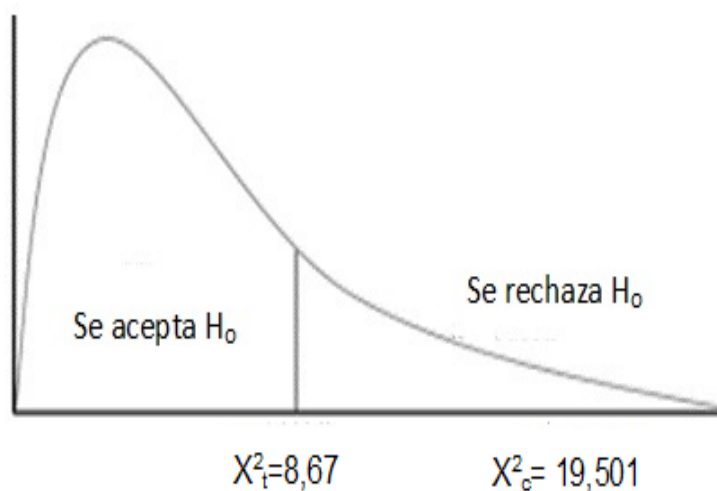
$$x_c^2 = \sum_{i=1}^n \frac{(o_i - E_i)^2}{E_i}$$

Tabla 8

Chi cuadrada

	Valor	gl	Significación - asintótica (bilateral)
<i>Chi - cuadrada de Pearson</i>	19,501	17	,042
<i>Razón de verosimilitud</i>	16,412	17	,044
<i>Asociación lineal por lineal</i>	0,436	1	,030
<i>N de casos válidos</i>	174		

Nota. Fiel study



Del estudio se ha determinado $p= 0,042$; $p<0,05$ con estadístico de Chi cuadrado igual a $X^2_c= 19,501$, y "t" student en tabla igual a $X^2_t=8,67$, con 95% de nivel de confianza y 17 grados de libertad, valida la propuesta: El transporte urbano de pasajeros en mototaxi, se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024.

4.3 Discusión de resultados

La investigación realizada nos demuestra que existe relación estrecha entre las variables seleccionadas, transporte urbano de pasajeros en mototaxi y la economía familiar en Juliaca 2024. De los estadísticos utilizados, se han obtenido como resultados para la prueba Rho de spearman un coeficiente de correlación de 0,803 y una significancia bilateral de 0.001 menor que el margen de error y se puede afirmar que existe una correlación positiva media entre las variables seleccionadas para el estudio; asimismo estos resultados permiten aprobar la hipótesis general planteada y rechazar la hipótesis nula.

En cuanto a la variable independiente, Transporte urbano en mototaxi y en la tabla correspondiente para la dimensión Transporte formal, se observa que un 39.66% referido a autorización y registro municipal, es el principal indicador dentro de la dimensión transporte formal, seguido de un 33.91% que corresponde al servicio de mototaxis agrupados en comités, lo que convalida el hecho de que el servicio de transporte en mototaxi es un transporte formal en la ciudad de Juliaca; luego para la dimensión calidad del servicio se tiene que el menor tiempo al tomar mototaxi es el principal indicador con un 46.55% dentro de la variable 1 referido al transporte urbano en mototaxi; de igual forma para la variable 2 , economía familiar y la dimensión economía del mototaxi, en la tabla 4 encontramos que el servicio de mototaxi respecto a otros medios de transporte,



es el principal indicador con un 41.95%, lo que confirma que el servicio de transporte urbano en mototaxi, se identifica con la economía familiar en la ciudad de Juliaca.

Los resultados expuestos nos muestran que las dimensiones en las cuáles se desarrolló el estudio y los indicadores tomados para ambas variables, nos han permitido demostrar la asociación que existe entre ellas; lo que se confirma con la prueba Rho de spearman y la prueba Ji cuadrada que convalidan la aseveración de que el transporte urbano de pasajeros en mototaxi se relaciona con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024.

Los resultados a los que se han llegado en la presente investigación se asemejan a las que llegó Sánchez A. (2011) En su investigación titulada "El panorama económico de los mototaxis: un estudio de caso de Sincelejo Cartagena, marzo de 2011". Aunque son vistos como un modo informal de transporte público, los mototaxis han surgido como un fenómeno social y económico prevalente a lo largo de la Costa Caribe. . hasta el momento no se ha prestado suficiente atención.

Utilizando un modelo económico centrado en los mototaxis en Sincelejo, los investigadores evaluaron la probabilidad de que las personas se convirtieran en conductores de mototaxis. Los hallazgos revelaron que la mayoría de estos conductores preferirían dedicarse a una profesión que presente menores riesgos de seguridad a largo plazo. y bienestar No obstante, la mayoría de las personas optan por dedicarse o permanecer en este campo principalmente debido a su naturaleza lucrativa y la escasez de oportunidades de empleo formal.



Asimismo los resultados de la presente investigación se asemejan a los de Piñan, C. (2022) En su investigación titulada “Los efectos económicos y ambientales de los pequeños vehículos motorizados en Huánuco, 2022”. En consecuencia, la encuesta indica que dentro del aspecto poblacional del transporte urbano, el 92% de los encuestados perciben que la calidad del transporte público y privado oscila entre regular y mala. Al considerar la prevalencia de las motocicletas Bajaj y lineales en Huánuco, se puede afirmar que el impacto de las motocicletas lineales y mototaxis en el bienestar varía de moderado a negativo. En el ámbito del desarrollo del transporte urbano, una encuesta reciente indica que la congestión del tráfico en Huánuco ha aumentado significativamente en los últimos años, atribuido principalmente a la ausencia de una gestión o regulación adecuada de carreteras y peatones. Al ser consultados sobre el papel de Bajaj y mototaxis en la promoción del desarrollo integral y sustentable de Huánuco, el 47% de los encuestados considera adecuado su impacto en la actividad económica, mientras que el 41% cree que este servicio ha hecho un aporte significativo a la economía de la ciudad.



CONCLUSIONES

- Primera.-** Los resultados del estudio del transporte urbano de pasajeros en mototaxi y su relación con la economía familiar en la ciudad de Juliaca muestran que la $X^2_c = 19,501$ con un nivel de confianza del 95% y 17 grados de libertad, es mayor que la $X^2_i = 8,67$ para las variables seleccionadas para el estudio, cumpliéndose la regla de decisión $x_c^2 \geq x_i^2$ que indica que los resultados contrastan la hipótesis planteada; por lo que se concluye que existe una relación directa entre la variable Transporte urbano en mototaxi y la variable economía familiar, aceptándose la hipótesis general (H_a) planteada y rechazándose la hipótesis nula (H_0).
- Segunda. -** Para la dimensión transporte formal y en resumen el mayor porcentaje igual al 39.66% indica que para ofrecer el servicio de transporte en mototaxi en la ciudad de Juliaca, se requiere autorización y registro municipal.
- Tercera. -** En la dimensión Calidad del servicio y en términos generales se tiene que el mayor porcentaje igual al 46.55%, corresponde al indicador menor tiempo al tomar mototaxi.
- Cuarta. -** Para la dimensión frecuencia del servicio, en conclusión, el mayor porcentaje igual al 41.95% corresponde al indicador calidad del servicio de mototaxi dentro de la variable 1 transporte urbano en mototaxi.



- Quinta. -** En la dimensión economía del mototaxi y en términos generales, el mayor porcentaje igual al 41.95% indica que el servicio de mototaxi destaca respecto a otros medios de transporte en la ciudad de Juliaca.
- Sexta. -** Para la dimensión Tarifas y tomando en cuenta los resultados encontrados en la tabla correspondiente, se tiene que en términos generales, el mayor porcentaje igual al 37.36% corresponde al indicador Tarifas del servicio de mototaxi según ruta y distancia y es de conocimiento de todos los usuarios.
- Séptima. -** Para la dimensión presupuesto familiar, en conclusión, se tiene que el mayor porcentaje igual al 55.17% está referido al indicador presupuesto familiar para el mototaxi, dentro de la variable economía familiar.



RECOMENDACIONES

- Primera.-** Que la municipalidad de la ciudad de Juliaca, en base a la Ley N° 27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre que le permite legislar en materia de tránsito, viabilidad y transporte público, norme, regule y controle la circulación de vehículos menores motorizados, tal es el caso de los mototaxis, que requieren un control especial; ya que estos vehículos día a día se van incrementando en número en la ciudad de Juliaca y son difíciles de controlar a diferencia de otro tipos de transporte urbano.
- Segunda. -** Que el municipio de la ciudad de Juliaca, desarrolle planes y estrategias especiales dirigidas a la regulación y circunvalación de este tipo de transporte menor del mototaxi y se trabaje en pos de convertirlo en un sistema de transporte formal que sea bueno y seguro para todos los usuarios que requieran de este servicio.
- Tercera. -** Que la Unidad de transportes de la municipalidad provincial de Juliaca, desarrolle cursos de capacitación y educación vial, tendientes a concientizar a propietarios y conductores de mototaxis, en cuanto al cumplimiento de las normas de tránsito, respeto a los límites de velocidad, practica de actitudes responsables para contar con una opción de transporte con calidad del servicio.
- Cuarta. -** Que las acciones del gobierno local no solo se centren en la autorización y registro de las unidades de transporte del mototaxi que circulan en la ciudad; sino además sean vigilantes del servicio en todo momento que se trabaje en el control de las 24 horas, día y noche, que garantice la frecuencia del servicio.



REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

Almeida, NG Olivares, R, (2013) Diseño e implementación de un proceso de mejora continua

Ángel Fernando, David Edgardo Nasly Yojaira, Lidia Irene Rodríguez Claudia Lucía Hernández. Revista de Ciencia y Tecnología

Apaza, N.M. (2020). Factores socioeconómicos que inciden en el empleo informal en Juliaca.

Balcázar, K., Montenegro, A. del M. (2023) "Factores socioeconómicos que influyen en el comercio ambulatorio en las afueras del mercado modelo de Chiclayo, 2021"

Banco central de reservas del Perú. Las Causas de la informalidad

Bayarre, H. (2006) Calidad de Vida en la tercera edad. Salud Pública, la Habana Cuba. Escuela Nacional de Salud Pública.

Beto, R., Coila, T, R., Gutiérrez, H. J., Llamilla. (2020). Factores que inciden en la informalidad tributaria en los comerciantes ambulantes de la ciudad de Juliaca.

Boletín Banco Mundial, *Perry*, Guillermo E. Saavedra Chanduvi, Jaime. Fecha del documento.2007/01/01 [https:// documentosbancomundial.org documentdetail](https://documentosbancomundial.org/documentdetail)

Carrasco (2018). Estrategia y técnica del diseño de investigación. Editorial San Marcos. Lima

Concentración de las actividades económicas Inegi (<https://www.inegi.org.mx>)



Concepto de raes <https://concepto.com>

Conceptos generales, psicoterapia y aplicación Edgar R Vásquez 2016

Competitividad De acuerdo con Ferraz, Kupfer y Haguenaer (1996),
<https://es.wikipedia.org> formalización

Diccionario Oxford Languages Dirigencias

Diego, P. (2008). Crecimiento urbano desordenado: causas y consecuencias
Ciudad desordenada. <https://tinyurl.com/27fcgou4>

Fernández, L. J. (2020). Economía Informal y la Recaudación en la Municipalidad
Provincial de Utcubamba, Amazonas, 2020

Fernando, R. M. (2002). Factores tributarios

Gilmer Sanchez, docente de la Escuela de Posgrado Wiener, Emprendimiento:
Siete razones por las que reina la informalidad en los negocios peruanos
Asociacionesorg. <https://tinyurl.com/26qe4hnz>

Gonzáles, C. (2015) Los servicios de salud dirigidos a atender a los Adultos
mayores del Perú. Revista Derechos & Sociedad N° 46, Marzo 2016

Glosario definición –SEDEMA clarabaya.com.mx. Tipo de actividad económica

Hernandez, (2019) Artículos académicos – Validación de un instrumento

Hernández y Mendoza (2019). Metodología de la investigación, las rutas
cuantitativa y cualitativa.

Horizonte Médico (2017) alimentación del Adulto mayor, según lugar de
residencia. Vol. 17, Lima Perú



Indicador de alta frecuencia de la actividad económica de México Orlando de
Jesus Uc KantunOJU Kantun - 2021

Jorratt y Podestá (2015). Atentado en la equidad Evasión tributaria.

Las micro y pequeñas empresas en el Perú Comex Perú (2022)
<https://tinyurl.com/2csffpjg>

León, G. A. (2021). Impacto Económico del Comercio Informal de los Ambulantes
de Chachapoyas”

Libro primero la obligación tributaria SUNAT <https://www.sunat.gob.pe>.
Legislación

Lipa, O.R. (2022). Análisis de los factores socioeconómicos determinantes de la
práctica del comercio informal en el mercado “San José” de la ciudad de
Juliaca.

Organización Internacional del trabajo (2015). Ginebra

Parque de tractores agrícolas en México (2013): estimación y proyección de la
demanda Jaime Cuauhtémoc Negrete, Dr. Antonio Lilles Tavares Machado,
Dr. Roberto Lilles Tavares Machado.

Plan director 2004-2015 Municipalidad Provincial de San Román Juliaca

Pino (2018). Artículos académicos metodología de la investigación

Pino (2018) Rol de la gestión educativa, estrategia en la gestión. Editorial San
Marcos. Lima

Rodríguez, G.I., Calderón, M.A. (2015). La economía informal y el desempleo:
el caso de la ciudad de Bucaramanga (Colombia).



Sanchez, Reyes & Mejia (2018) Manual de términos en investigación científica, tecnología y humanística. Urp.edu.pe

Thomas F. Alexander (2011). Economía formal

Chávez, V. (2023). La economía informal en el distrito de Chitré provincia de Herrera.

Zona económica.com. <https://tinyurl.com/2796ufsd>



ANEXOS Y APENDICE

ANEXO 1. MATRIZ DE CONSISTENCIA

<p>Título: TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACION CON LA ECONOMIA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024</p>						
PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES	METODOLOGÍA	
<p>Problema general</p> <p>¿Qué relación existe entre el transporte urbano en mototaxi y la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar la relación que existe entre el transporte urbano de pasajero en mototaxi con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>El transporte urbano de pasajeros en mototaxi, se relaciona de manera muy significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 2024</p>	<p>Variable Independiente: Transporte mototaxi en</p>	<p>Trasporte formal</p>	<p>Enfoque de investigación: Cuantitativo</p> <p>Tipo: Básica</p> <p>Alcance: Correlacional</p> <p>Diseño: No experimental, transversal</p> <p>Población: La población está conformada por todos los usuarios del servicio de transporte urbano en mototaxi</p> <p>Muestra: Muestra está compuesta por 384 usuarios del servicio de transporte en mototaxi</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p>	
<p>Problemas específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> - ¿Cómo el transporte formal en que se constituye el servicio de mototaxi, se relaciona con la economía familiar en la ciudad de Juliaca? - ¿Qué relación existe entre la calidad del servicio del mototaxi y la economía familiar en la ciudad de Juliaca? - ¿Qué relación existe entre la frecuencia del servicio del mototaxi y la economía familiar en la ciudad de Juliaca? - ¿De qué manera la economía del mototaxi, se relaciona con la economía familiar en la ciudad de Juliaca? - ¿Cómo las tarifas del servicio de mototaxi se relacionan con la economía familiar en la ciudad de Juliaca? - ¿Cómo el presupuesto familiar se relaciona con la economía familiar en el servicio de transporte en mototaxi en la ciudad de Juliaca 	<p>Objetivos específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificar la relación que existe entre el transporte urbano formal que brinda el mototaxi, con la economía familiar en la ciudad de Juliaca - Explicar cómo la calidad del servicio que brinda el mototaxi, se relaciona con la economía familiar en la ciudad de Juliaca - Determinar la relación que existe entre la frecuencia del servicio y la economía familiar en la ciudad de Juliaca - Determinar la relación que existe entre la economía del mototaxi y la economía familiar en la ciudad de Juliaca - Explicar cómo las tarifas del servicio de mototaxi se relacionan con la economía familiar en la ciudad de Juliaca - Establecer cómo el presupuesto familiar se relaciona con la economía familiar en el servicio de transporte en mototaxi en la ciudad de Juliaca 	<p>Hipótesis específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> - El transporte formal del mototaxi se relaciona de manera significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca. - La calidad del servicio del mototaxi se relaciona de manera significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca - Existe una relación significativa entre la frecuencia del servicio con la economía familiar en la ciudad de Juliaca. - La economía del mototaxi se relaciona directamente con la economía familiar en la ciudad de Juliaca. - Existe una relación significativa entre las tarifas del servicio de mototaxi con la economía familiar en la ciudad de Juliaca. - El presupuesto familiar se relaciona de manera significativa con la economía familiar en la ciudad de Juliaca 		<p>en</p>		<p>Calidad del servicio</p>
						<p>Frecuencia del servicio</p>
						<p>Economía del mototaxi</p>
			<p>Variable Dependiente : Economía Familiar</p>	<p>Tarifas</p>		
				<p>presupuesto familiar</p>		



ANEXO 2. INSTRUMENTO DE LA INVESTIGACIÓN

Anexo 1

Ficha técnica del Instrumento

Instrumento: Cuestionario sobre transporte urbano de pasajeros en mototaxi

Autor: Vilma Vilca Enríquez

Año: 2024

Lugar: Juliaca, Puno

Administración: Individual

Rango de aplicación: Usuarios del transporte en mototaxi

Tiempo de aplicación: en promedio 15 minutos

Contenido del cuestionario: 18 ítems

La escala de valoración:

- a) Bueno
- b) Regular
- c) Malo



ENCUESTA

La presente encuesta, es parte de una investigación que está dirigida a conocer de manera anónima y sin ningún interés particular aspectos importantes relacionados al tema del transporte urbano de pasajeros en mototaxi y su relación con la economía familiar en la ciudad de Juliaca en el año 2024.

Marca con una X la, según la escala de valoración:

VARIABLE 1: TRANSPORTE URBANO EN MOTOTAXI
DIMENSION 1: Transporte formal

1.- ¿Cómo considera ud. el hecho de que el servicio de transporte en mototaxi requiera autorización y registro municipal en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

2.- ¿Cómo califica ud. el hecho de que el servicio de transporte urbano en mototaxi este agrupado en comités en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

3.- ¿Cómo considera ud, que el servicio urbano en mototaxi este integrado por unidades independientes en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo



DIMENSION 2: Calidad del servicio

4.- ¿Cómo considera ud. al transporte personalizado que brinda el servicio de mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

5.- ¿Cómo califica Ud. la reducción del tiempo que se gana con el servicio de transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

6.- ¿Cómo considera Ud. que el servicio de transporte urbano en mototaxi esté integrado por unidades modernas en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

DIMENSION 3: Frecuencia del servicio

7.- ¿Cómo considera ud. la periodicidad del servicio del transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo



8.- ¿Cómo califica ud. al servicio diario del transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

9.- ¿Qué le parece a ud. el servicio de 24 horas que brinda el transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

DIMENSION 4: Economía del mototaxi

10.- ¿Cómo considera ud. el costo del servicio de transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

11.- ¿Cómo califica ud. la accesibilidad que tiene el servicio de transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

12.- ¿A su parecer cómo es el transporte urbano de mototaxi con respecto a otros tipos de transporte que hay en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo



DIMENSION 5: Tarifas

13.- ¿Cómo considera ud. las tarifas que tiene el servicio de transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

14.- ¿Cómo considera ud. el hecho de que las tarifas que cobra el servicio de transporte urbano en mototaxi se establezcan por el libre mercado?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

15.- Cómo califica el hecho de que las tarifas que cobra el servicio de transporte urbano en mototaxi según rutas, facilite el traslado a cualquier lugar de la ciudad de Juliaca?

- (a) Bueno
- (b) Regular
- (c) Malo

DIMENSION 6: Presupuesto familiar

16.- ¿Cómo considera ud. el servicio inclusivo que brinda el transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca ¿

- (a) Bueno



(b) Regular

(c) Malo

17.- ¿Cómo considera ud. en el presupuesto familiar, el gasto que se hace en transporte urbano en mototaxi en la ciudad de Juliaca?

(a) Bueno

(b) Regular

(c) Malo

18.- ¿Cómo considera ud. el hecho de que las tarifas que cobra el servicio de transporte urbano en mototaxi se mantengan estables aún en periodos de inflación?

(a) Bueno

(b) Regular

(c) Malo



ANEXO 3. MATRIZ DE BASE DE DATOS

TRANSPORTE URBANO EN MOTOTAXI																		
	D1			D2			D3			D4			D5			D6		
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18
1	3	2	3	3	1	1	2	3	1	2	1	2	3	2	3	3	2	1
2	2	2	3	2	1	3	1	1	3	2	1	1	2	3	3	1	1	2
3	2	3	3	2	2	1	1	2	3	3	3	2	2	3	2	1	1	3
4	1	1	3	1	1	3	1	2	2	2	1	2	1	1	2	2	1	1
5	1	2	1	3	3	1	1	2	2	3	3	1	3	2	2	1	1	2
6	3	1	2	3	1	1	3	3	1	1	1	1	3	3	2	3	1	1
7	2	3	3	1	1	3	2	1	1	1	3	2	3	3	1	1	1	3
8	3	1	3	1	1	2	1	1	3	2	2	1	3	3	2	1	1	3
9	1	3	1	2	3	1	3	2	1	3	2	3	1	2	3	3	3	1
10	2	2	2	1	2	1	3	1	2	2	3	3	2	3	1	1	3	3
11	1	1	3	1	2	1	3	3	1	1	3	2	2	3	3	1	2	3
12	2	3	1	3	2	3	3	2	1	2	2	2	2	2	3	2	1	2
13	3	1	2	3	1	1	2	1	3	3	2	1	3	1	2	3	2	3
14	3	2	3	1	3	2	1	2	3	1	3	1	2	1	3	2	2	2
15	2	3	3	1	2	3	1	3	1	3	2	1	2	1	2	2	2	2
16	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	1	1	3	3	3	2	1	3
17	3	1	3	1	3	1	2	1	1	2	3	1	1	3	2	2	3	1
18	3	3	2	3	1	1	3	3	1	2	2	3	3	2	2	3	2	1
19	2	2	1	2	2	2	1	3	1	1	3	3	1	1	2	3	1	1
20	2	2	3	1	2	3	2	3	1	3	1	2	1	1	1	1	3	1
21	3	2	3	2	2	3	2	3	3	1	3	1	3	1	1	2	3	2
22	2	3	2	2	1	3	1	1	2	1	2	1	3	1	1	2	3	1
23	3	1	3	2	2	3	2	3	1	2	1	3	3	2	2	2	2	1
24	1	3	2	2	3	3	3	1	3	1	3	3	2	3	1	1	1	2
25	2	3	3	3	2	3	2	2	3	1	2	3	3	3	2	1	3	3
26	2	1	2	1	2	1	1	3	1	2	1	2	1	3	2	1	2	3
27	1	3	3	1	3	2	3	2	1	1	3	3	2	3	3	3	1	3
28	1	2	1	2	1	1	3	2	1	3	1	3	1	2	3	2	1	2
29	3	2	3	3	1	2	2	2	3	3	1	2	2	1	1	2	2	1
30	1	3	3	2	3	2	3	3	3	3	1	3	3	3	2	3	3	3
31	1	1	2	2	1	2	1	3	1	3	1	2	3	3	3	2	2	2
32	3	3	2	2	1	1	2	3	3	1	2	1	3	1	1	2	3	2
33	3	2	1	2	1	1	3	1	1	3	1	3	1	2	1	3	3	3
34	1	2	2	1	1	3	2	2	2	1	3	2	1	1	3	1	2	3
35	3	3	2	1	1	1	2	3	3	2	3	1	2	2	2	1	3	1
36	2	2	1	3	2	3	2	1	2	3	1	3	1	2	2	3	1	1
37	3	1	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	1	1	1	1	1
38	1	3	1	3	3	3	1	2	3	3	1	1	2	2	1	2	1	2
39	1	3	1	3	1	2	1	3	2	2	1	2	1	1	3	2	3	3
40	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	1	2	2	3	1



41	1	3	1	2	3	3	1	2	2	2	3	1	1	1	1	3	1	2
42	3	3	2	3	2	2	2	1	1	3	2	3	2	1	2	2	1	1
43	1	3	1	3	1	3	2	1	2	2	1	2	3	1	1	1	3	3
44	3	3	3	1	2	2	2	1	1	2	2	3	3	3	3	3	2	1
45	3	1	3	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	1	1	3	2	1
46	1	3	2	3	3	1	1	2	3	3	1	1	1	3	3	3	1	3
47	2	3	3	1	3	2	1	2	3	2	3	1	1	3	2	2	3	3
48	2	2	1	1	3	3	2	1	1	3	3	3	1	3	1	3	1	3
49	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	3	1	3	3	1
50	2	3	3	2	1	1	3	1	2	3	3	2	3	1	1	2	3	2
51	1	2	1	1	3	2	2	3	2	2	3	1	1	3	2	3	3	3
52	3	3	3	2	2	3	2	2	2	3	1	2	1	1	2	1	3	1
53	3	3	1	1	3	2	2	3	2	3	1	3	3	3	1	3	3	2
54	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	1	3	3	2	2	3	2
55	3	3	2	1	3	1	3	2	3	1	3	3	2	2	1	1	3	2
56	3	2	3	3	1	3	1	1	3	1	2	2	2	2	1	1	1	2
57	1	2	3	3	3	1	3	2	2	1	3	1	2	1	1	1	1	1
58	1	3	2	3	3	2	1	2	1	3	2	1	2	3	1	1	3	1
59	3	1	3	3	1	2	1	2	1	3	3	2	2	3	2	2	1	3
60	2	1	2	3	1	3	2	3	3	1	1	3	1	2	2	2	2	2
61	1	1	1	1	1	3	2	3	1	3	1	2	2	3	3	3	2	2
62	2	3	2	2	2	2	3	1	1	2	3	1	3	2	2	2	2	1
63	3	3	2	2	2	1	3	2	3	1	1	1	1	1	1	1	3	3
64	2	2	2	3	3	2	1	3	2	2	3	3	2	3	1	3	2	1
65	2	3	1	2	3	1	1	3	1	1	2	2	1	2	3	1	1	1
66	3	2	3	1	2	2	1	1	3	1	2	3	2	2	2	1	1	3
67	2	1	3	1	3	3	2	1	1	1	3	3	1	2	3	2	2	3
68	1	3	1	2	2	1	3	1	3	1	1	2	3	3	3	2	1	1
69	1	1	1	3	1	3	2	3	3	2	3	1	1	1	2	1	2	2
70	2	3	1	3	2	2	2	2	3	3	2	1	3	1	2	1	2	1
71	1	2	3	2	3	2	3	2	1	2	3	2	2	3	3	2	1	2
72	2	3	3	3	1	1	3	1	2	2	1	1	1	3	1	3	2	3
73	2	1	2	1	1	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2
74	2	2	3	1	3	3	2	1	2	1	2	1	1	1	2	2	1	2
75	1	1	3	1	1	2	1	1	1	3	3	2	1	2	3	3	1	3
76	3	2	2	1	2	1	2	1	2	1	3	3	2	1	3	3	1	1
77	1	2	1	3	3	2	3	3	2	1	2	3	3	3	1	3	2	3
78	1	3	3	1	1	3	2	1	2	2	3	3	2	2	1	1	2	2
79	1	3	1	3	2	2	3	1	1	3	2	3	2	3	1	3	3	3
80	2	3	3	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	2	1	1	3
81	3	3	1	3	1	1	2	3	3	2	2	3	2	1	1	1	1	3
82	3	3	3	3	2	2	2	1	2	3	1	3	3	1	3	3	1	3
83	2	1	1	1	2	1	2	2	2	2	1	2	1	3	3	2	3	1
84	3	3	3	2	2	2	3	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1	1
85	1	2	3	2	3	2	2	3	1	2	2	2	1	2	2	2	1	3



86	3	2	1	1	2	2	2	1	1	3	1	1	2	3	1	2	2	3
87	3	2	2	1	3	1	3	1	2	3	3	2	3	2	2	2	1	2
88	3	2	3	3	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	3	3
89	3	1	3	3	2	3	1	1	2	2	3	3	1	2	3	2	2	1
90	1	1	3	3	1	1	2	1	1	3	1	3	1	2	2	3	1	2
91	3	3	1	1	1	2	1	2	1	3	2	3	3	2	1	2	2	2
92	1	3	3	2	1	3	2	2	1	2	1	1	1	1	2	1	3	3
93	2	2	2	3	2	3	2	1	1	3	1	2	3	3	3	1	3	2
94	3	2	1	3	3	2	2	3	1	1	1	1	3	2	1	1	3	1
95	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2	1	1	3	1	3	3	2	1
96	2	3	3	1	2	2	3	3	1	2	3	1	2	2	1	1	3	2
97	1	1	2	1	3	1	1	3	3	1	2	2	1	2	1	3	2	3
98	2	2	3	2	2	3	2	1	2	3	1	3	1	2	1	2	2	2
99	2	1	3	2	2	2	1	2	1	1	1	3	1	3	2	3	3	1
100	2	1	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	2	1	2	1
101	2	2	1	1	1	3	1	2	1	2	2	2	1	2	3	3	1	2
102	2	3	2	2	3	3	1	1	3	1	3	2	2	1	1	2	2	1
103	3	1	3	1	2	3	3	1	1	1	1	2	2	1	1	2	3	1
104	3	3	1	1	3	1	1	3	2	3	3	3	3	2	3	1	3	2
105	1	2	2	3	1	3	2	1	3	2	2	1	2	1	2	3	3	1
106	3	3	3	2	1	3	2	1	2	1	2	1	3	3	2	1	3	2
107	1	1	1	3	1	3	1	2	3	3	2	3	3	2	3	1	3	1
108	2	2	2	3	2	2	1	3	2	3	3	3	3	3	2	1	1	3
109	3	1	2	1	1	3	3	2	3	3	3	2	1	2	2	3	1	2
110	1	3	2	3	1	1	1	3	2	2	1	2	2	2	3	1	1	3
111	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	1	3	3	3	1	3	3
112	1	1	3	2	1	1	3	1	3	1	3	1	3	1	1	3	3	2
113	3	3	3	1	2	1	1	2	3	2	2	2	3	1	1	3	2	1
114	2	3	3	2	1	3	1	3	1	2	2	1	2	1	2	1	3	1
115	3	1	2	3	3	1	1	2	3	1	1	3	1	3	1	1	3	1
116	2	1	1	3	3	1	3	2	2	2	3	3	3	2	2	1	2	1
117	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2	1	2	3	2	3	3	3	2
118	3	2	3	3	2	1	3	3	2	1	2	3	1	3	2	1	3	3
119	1	3	2	2	2	2	3	1	1	3	3	1	3	1	2	2	3	2
120	1	3	1	1	3	3	1	2	3	3	1	2	2	1	3	2	3	1
121	3	2	3	3	2	2	2	3	2	2	3	3	3	1	1	2	1	2
122	3	1	1	2	3	3	2	3	3	2	1	1	1	1	2	3	2	1
123	3	3	3	3	1	2	3	1	2	1	2	2	3	1	1	1	2	1
124	1	3	3	1	3	1	2	1	1	2	3	2	1	1	3	1	1	3
125	1	1	2	3	1	3	3	1	1	1	3	2	1	3	2	1	3	3
126	3	1	3	2	3	1	3	2	3	3	3	2	3	2	2	2	1	3
127	1	2	3	1	2	3	2	1	1	1	1	3	2	3	3	2	2	2
128	2	3	1	1	3	2	2	1	2	2	1	1	3	3	1	1	2	3
129	3	3	3	2	2	2	1	2	3	3	1	1	2	1	3	1	3	2
130	3	2	1	3	2	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	1	1



131	2	2	3	2	1	3	2	1	2	3	1	3	3	2	2	3	1	3
132	1	3	1	3	2	3	1	1	1	1	3	3	1	3	2	1	3	1
133	2	2	3	3	3	1	1	1	1	3	1	1	3	2	1	3	1	2
134	3	1	3	1	3	3	2	3	1	3	1	3	2	2	2	2	2	2
135	2	2	3	1	3	1	3	1	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2
136	3	3	2	3	2	3	1	3	1	3	3	2	2	1	1	2	1	1
137	1	3	2	2	3	2	2	2	1	2	2	3	3	2	2	2	1	2
138	3	1	3	1	3	3	1	1	2	1	1	1	1	3	1	3	1	2
139	3	3	3	2	2	3	3	1	3	2	2	3	2	3	2	1	3	1
140	3	2	3	1	1	2	3	3	2	3	3	1	3	1	2	2	3	3
141	3	2	1	3	2	2	2	3	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2
142	3	2	1	3	1	1	3	2	3	1	2	1	3	3	3	2	1	1
143	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	2	3	1	2	2	3	3
144	3	2	1	3	1	3	1	1	1	1	2	2	3	3	1	1	3	1
145	3	3	2	2	3	3	3	3	2	1	3	1	3	3	3	3	1	1
146	2	1	3	3	2	1	3	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2
147	1	1	3	3	3	3	2	1	2	2	1	2	1	2	1	3	2	1
148	2	3	3	1	1	1	3	1	2	1	2	1	2	2	1	1	3	2
149	2	1	3	1	1	1	2	1	3	1	1	1	3	1	2	3	3	1
150	2	3	2	3	1	2	1	1	2	1	1	1	3	1	3	1	1	3
151	2	1	3	3	2	2	1	1	1	3	2	3	1	2	2	2	3	3
152	3	1	1	3	2	2	2	3	2	2	1	1	3	1	2	1	3	3
153	1	2	2	3	3	3	1	2	3	3	1	1	2	2	3	3	3	2
154	2	2	1	2	2	3	2	3	1	3	2	2	3	2	2	2	3	1
155	3	1	3	2	1	3	3	1	1	1	3	1	2	1	2	1	3	1
156	2	1	2	1	1	2	2	1	2	3	1	3	2	1	2	2	3	2
157	2	1	1	1	3	2	1	1	1	3	1	2	3	1	1	1	3	2
158	3	3	3	2	3	1	2	1	2	3	3	3	2	1	2	3	3	1
159	2	2	2	3	1	2	1	2	2	1	3	3	2	2	1	1	2	2
160	3	2	2	1	1	3	1	1	3	2	2	2	2	1	1	3	1	3
161	3	2	3	1	3	2	3	1	3	1	3	1	1	2	1	1	1	2
162	1	1	2	3	3	3	3	2	2	3	2	1	2	2	3	3	1	2
163	3	3	2	1	2	2	2	1	3	3	1	2	3	3	3	2	1	3
164	3	2	3	3	3	3	1	3	2	3	2	2	1	2	1	2	3	1
165	3	2	2	1	3	2	2	2	3	1	2	1	2	1	2	1	1	1
166	2	2	3	3	2	2	3	2	2	3	3	1	1	3	3	1	3	3
167	1	2	1	2	2	1	3	1	3	2	2	1	3	3	3	3	3	2
168	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	3	3	2	3
169	3	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	1	3
170	3	2	1	2	3	2	3	2	2	2	1	2	2	1	2	2	1	3
171	3	3	1	2	3	2	3	3	2	1	3	2	3	1	1	3	2	3
172	2	1	3	2	2	3	2	1	2	2	3	1	2	2	1	2	3	2
173	3	3	1	3	1	1	3	3	1	1	3	3	1	2	1	1	1	3
174	1	2	3	1	3	3	1	1	2	2	3	1	1	1	1	3	3	3

HOJA DE VALIDACION DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS
UNIVERSIDAD ANDINA NESTOR CACERES VELASQUEZ DE JULIACA
FACULTAD CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU
RELACION CON LA ECONOMIA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA
2024

PRESENTADO POR: VILMA VILCA ENRIQUEZ

I. REFERENCIAS:

- o EXPERTO : DR. LUIS ARNALDO BEDREGAL CALDERON
- o GRADO ACADEMICO : DOCTOR EN ADMINISTRACION

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INSTRUMENTO – CUESTIONARIO

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE (1)	REGULADOR (2)	BUENA (4)	MUY BUENA (4)	EXCELENTE (5)
1. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en capacidades observable					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables					X
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación					X
7. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos				X	
8. COHERENTE	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices				X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación				X	
10. PERTINENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación				X	
TOTAL					16	30

Fuente: Tamayo adoptado de Palomino, Juan; Peña Julio Daniel; Zevallos Gudelia y Orizano Lincoln (2015, p.17)

Coefficiente de valoración porcentual, $C = \text{Total}/50 = 46/50 = 92\%$

III. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES:


Puede aplicar sus instrumentos

IV. RESOLUCION

Aprobado ($C \geq 75\% = 0.75$)

Desaprobado ($C < 75\% = 0.75$)

Lugar y fecha: Juliaca, diciembre del 2024



EXPERTO
Dr. Luis Arnaldo Bedregal Calderón



**HOJA DE VALIDACION DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS
UNIVERSIDAD ANDINA NESTOR CACERES VELASQUEZ DE JULIACA
FACULTAD CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU
RELACION CON LA ECONOMIA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA
2024

PRESENTADO POR: **VILMA VILCA ENRIQUEZ**

I. REFERENCIAS:

- o EXPERTO : DRA. YUDY HUACANI SUCASACA
- o GRADO ACADEMICO : DOCTORA EN ECONOMIA

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INSTRUMENTO – CUESTIONARIO

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE (1)	REGULADOR (2)	BUENA (4)	MUY BUENA (4)	EXCELENTE (5)
1. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado					X
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en capacidades observable					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia				X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables					X
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación					X
7. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos				X	
8. COHERENTE	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices				X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación				X	
10. PERTINENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación				X	
TOTAL					20	25

Fuente: Tamayo adoptado de Palomino, Juan; Peña Julio Daniel; Zevallos Gudelia y Orizano Lincoln (2015, p.17)

Coefficiente de valoración porcentual, $C = \text{Total}/50 = 45/50 = 90\%$

III. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES:

Puede aplicar sus instrumentos

IV. RESOLUCION

Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)

Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha: Juliaca, octubre del 2024

EXPERTO

Dra. Yudy Huacani Sucasaca

ANEXO 1
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓNAUTORIZACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE LOS
TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN
EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UANCVFormato digital Fecha de entrega: 07/01/2025

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: VILMA VILCA ENRIQUEZDirección: Jr. San Juan de Dios, Urb. Sol de Oro Mz. O lt 31-32 - JuliacaDNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 76040072Teléfono: 910672819 email: vvilmavilca@gmail.com

Nombres y Apellidos: _____

Dirección: _____

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: _____

Teléfono: _____ email: _____

Facultad y/o Escuela de Posgrado: CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERASEscuela Profesional o Mención: ECONOMÍA Y NEGOCIOS Y INTERNACIONALESTítulo o Grado Académico a optar: LICENCIADO EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS Y INTERNACIONALESAsesor: Dr. CARLOS ADOLFO LUJAN URVIOLA

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:

Trabajo de Investigación Tesis Trabajo de Suficiencia Profesional Trabajo Académico Título: TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MOTOTAXI Y SU RELACIÓN CON LA ECONOMÍA FAMILIAR EN LA CIUDAD DE JULIACA 2024Palabras claves, (3 a 5 términos): Transporte urbano, mototaxi, economía familiar, calidad del servicio, presupuesto familiar.¿Esta obra se desarrolló en la UANCV ^{1,2}?2

¹ Indicar si su producción intelectual ha empleado recursos tales como, instalaciones, laboratorios, insumos, equipos, bases de datos, asesoría técnica por parte del personal de la UANCV, financiamiento, entré otros relacionados.

² Si su producción intelectual se desarrolló en la UANCV totalmente o parcialmente, deberá autorizar el depósito en el Repositorio de manera obligatoria.



2. Referencia de tesis:

Bachiller Titulo 2da Especialidad Maestría Doctorado

3. Licencias:

a) Licencia estándar:

Bajo los siguientes términos, autorizo el depósito de mi tesis en el Repositorio Digital de la UANCV.

Con la autorización de depósito de mi producción Intelectual, otorgo a la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" una licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar al público, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público mi producción intelectual (incluido el resumen), en formato físico o digital, en cualquier medio, conocido o por conocerse, a través de los diversos servicios por la Universidad, creados o por crearse, tales como el Repositorio Digital de tesis UANCV, colección de producción intelectual, entre otros, en el Perú y en el extranjero por el tiempo y veces que considere necesarias, y libres de remuneraciones.

En virtud de dicha licencia, la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" podrá reproducir mi producción intelectual en cualquier tipo de soporte y en más de un ejemplar, sin modificar su contenido, solo con propósitos de seguridad, respaldo y preservación.

Declaro que la producción intelectual es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, coautoría con titularidad compartida, y me encuentro facultado a conceder la presente licencia y, asimismo, garantizo que dicha producción intelectual no infringe derechos de autor de terceras personas.

La Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" consignará el nombre del y/o los autor(es) de la producción intelectual, y no le hará ninguna modificación más que la permitida en la licencia.

Autorizo su publicación (marque con una X)

- Sí, autorizo que se deposite inmediatamente.
- Sí, autorizo que se deposite a partir de la fecha (d/m/a): _____
- No autorizo.

b) Licencia CREATIVE COMMONS 4.0 INTERNACIONAL:

Si usted concede una licencia CREATIVE COMMONS sobre su producción intelectual, mantiene la titularidad de los derechos de autor de esta y, a la vez, permite que otras personas puedan reproducirla, comunicarla al público y distribuir ejemplares de esta, bajo las condiciones siguientes:

¿Quiere permitir usos comerciales de su producción intelectual?

Sí: significa que usted permite la reproducción, distribución y comunicación pública de la producción intelectual incluso con fines comerciales.

No: significa que usted permite la reproducción, y comunicación pública de la producción intelectual, pero sin fines comerciales.

- Sí autorizo
- No autorizo



Jurisdicción de su Licencia

Todas las licencias CREATIVE COMMONS son de ámbito mundial, sin embargo, usted puede elegir entre la opción “internacional” o una adaptada a su jurisdicción, como para el caso peruano.

La opción “internacional” emplea el lenguaje y la terminología de los tratados internacionales; en cambio, la adaptada a su jurisdicción, recoge las particularidades de la legislación peruana.

En consecuencia, **la opción “internacional” goza de una mayor eficacia a nivel mundial, gracias a que tiene jurisdicción neutral.** Mientras que la opción adaptada a la jurisdicción del Perú goza de una mayor eficacia ante los tribunales peruanos.

Internacional

Nacional

Línea de investigación: ECONOMÍA SECTORIAL - P16

Firma de Autor



huella digital

07/01/2025

Fecha