

UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA DE LA SELVA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



PERCEPCIÓN SOBRE LA CALIDAD DE VIDA DE LAS FAMILIAS
DE LOS TRANSPORTISTAS DE TRIMOVILES EN EL DISTRITO
DE RUPA RUPA, AÑO 2021.

TESIS
PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL DE
ECONOMISTA

PRESENTADO POR:
JESÚS JHOEL AYRA GARAY

Tingo María – Perú

2023



UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA DE LA SELVA
Tingo María
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
Escuela Profesional de Economía



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS N°024-2023-FCEA-EPE-UNAS

A los diecinueve días del mes de setiembre de 2023, reunidos en la sala virtual de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, siendo las 10:05 a.m., se instaló el jurado calificador designado mediante Resolución N°205/2021-D-FCEA de fecha 07 de octubre de 2021 y modificado con Resolución N°278/2023-D-FCEA, a fin de proceder con la sustentación del informe de tesis para optar el título profesional de economista, titulada:

**PERCEPCIÓN SOBRE LA CALIDAD DE VIDA DE LAS FAMILIAS
DE LOS TRANSPORTISTAS DE TRIMOVILES EN EL DISTRITO
DE RUPA RUPA, AÑO 2021**

A cargo del bachiller en Ciencias Económicas **Jesus Jhoel AYRA GARAY**

Luego de la exposición y absueltas las preguntas de rigor acorde con el reglamento de grados y títulos, el jurado calificador procedió a emitir el siguiente fallo:

APROBADO POR : UNANIMIDAD

CALIFICATIVO : BUENO

Acto seguido, a horas 11:20 a.m. el presidente dio por culminada la sustentación, procediéndose a la suscripción de la presente acta por parte de los miembros del jurado, quienes dejan constancia de su firma en señal de conformidad.

Tingo María, 19 de setiembre de 2023.


M.Sc. Olimber ZEGARRA ALIAGA
Presidente del jurado




M.Sc. José SUÁREZ GONZÁLES
Miembro del jurado


M.Sc. Kenet AGUILAR GUIZADO
Miembro del jurado


Dr. Antonio LAZO CALLE
Asesor



"Año de la unidad, la paz y el desarrollo"

CERTIFICADO DE SIMILITUD T.I. N° 297 - 2023 - CS-RIDUNAS

El Director de la Dirección de Gestión de Investigación de la Universidad Nacional Agraria de la Selva, quien suscribe,

CERTIFICA QUE:

El Trabajo de Investigación; aprobó el proceso de revisión a través del software TURNITIN, evidenciándose en el informe de originalidad un índice de similitud no mayor del 25% (Art. 3° - Resolución N° 466-2019-CU-R-UNAS).

Programa de Estudio:

Economía

Tipo de documento:

Tesis	X	Trabajo de investigación	
-------	---	--------------------------	--

TÍTULO	AUTOR	PORCENTAJE DE SIMILITUD
PERCEPCIÓN SOBRE LA CALIDAD DE VIDA DE LAS FAMILIAS DE LOS TRANSPORTISTAS DE TRIMOVILES EN EL DISTRITO DE RUPA RUPA, AÑO 2021	JESÚS JHOEL AYRA GARAY	25 % Veinticinco

Tingo María, 30 de octubre de 2023


UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA DE LA SELVA
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LA INVESTIGACIÓN
Dr. Tomás Monacho Mallqui
DIRECTOR



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN
OFICINA DE INVESTIGACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA DE LA SELVA

REGISTRO DE TESIS PARA LA OBTENCIÓN DE TÍTULO
UNIVERSITARIO, INVESTIGACIÓN DOCENTE Y TESISISTA

I. DATOS GENERALES DE PREGRADO

Universidad	: Universidad Nacional Agraria de La Selva
Facultad	: Ciencias Económicas Y Administrativas
Título de Tesis	: Percepción sobre la calidad de vida de las familias de los transportistas de trimoviles en el Distrito de Rupa Rupa, año 2021.
Autor	: Jesús Jhoel Ayra Garay
Asesor de Tesis	: Antonio Jesús Lazo Calle.
Co-Asesor	: Teófilo Portuguez Soto
Escuela Profesional	: Escuela Profesional de Economía
Programa de Investigación	: Economía aplicada
Línea (s) de Investigación	: Crecimiento y desarrollo socio económico
Eje Temático de Investigación	: Calidad de vida
Lugar de Ejecución	: Distrito de Rupa Rupa
Duración	: Fecha de Inicio : Setiembre 2021. Término : Julio 2023.
Financiamiento	: Propio 3500.00

Jesus Jhoel Ayra Garay
EJECUTOR

Dr. Antonio Jesús Lazo Calle
ASESOR

M.Sc. Teófilo Portuguez Soto
Co-ASESOR

DEDICATORIA

La presente investigación es dedicada a Dios por iluminar mi camino y fortalecerme en todo momento. Por darme fuerza y perseverancia para seguir adelante y cumplir con todas mis metas.

A mis padres, por el apoyo que me brindan cada día sin medida y por el sacrificio que hacen para seguir creciendo, tanto profesional como personal. Inculcándome valores desde mi infancia, lo cual me ha ayudado a salir adelante buscando siempre el buen camino. A ambos va dedicado este logro por su apoyo incondicional.

AGRADECIMIENTOS

A mi madre Fermina L. Garay, por estar acompañándome siempre en mi camino, siendo un pilar fundamental desde mi infancia y ahora en mi crecimiento profesional.

A mi hermana Lizandra Ayra, por brindarme siempre su apoyo incondicional.

A todos los docentes de la escuela profesional de economía, quienes me enseñaron los conocimientos básicos y especializados de la carrera de economía, y orientaron en el proceso de mi carrera profesional.

Al Dr. Antonio Jesus Lazo Calle por compartir sus conocimientos que fueron de mucha ayuda al momento desarrollar mi trabajo de investigación.

A mis amigos y compañeros de la promoción 2015 por la amistad formada y momentos inolvidables a lo largo de toda la etapa de estudios.

ÍNDICE

DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTOS	v
RESUMEN	x
ABSTRACT.....	xi
CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN	1
1.1 Planteamiento del problema.....	1
1.1.1 Contexto	1
1.1.2 El problema de investigación	1
1.1.2.1 Problema Central	1
1.1.2.2 Descripción	2
1.1.2.3 Explicación	3
1.1.3 Interrogantes	5
1.2 Justificación	5
1.3 Objetivos.....	6
1.3.1 General	6
1.3.2 Específicos.....	6
1.4 Hipótesis y Modelo	6
1.4.1 Formulación.....	6
1.4.2 Variables e Indicadores	6
1.4.3 Modelo.....	7
CAPÍTULO II METODOLOGÍA	8
2.1 Población y Muestra	8
2.1.1 Población	8
2.1.2 Muestra	8
2.2 Tipo de investigación.....	8
2.3 Nivel de investigación	8
2.4 Unidad de análisis.....	9
2.5 Métodos	9
2.5.1 Revisión bibliográfica	9
2.5.2 Encuesta.....	9
2.5.3 Estadísticas y econométricas	9
CAPÍTULO III REVISION BIBLIOGRAFICA	10
3.1 Teorías	10

3.1.1	Calidad de vida	10
3.1.2	Salud	10
3.1.3	Educación	11
3.1.4	Condiciones de vida	11
3.1.5	Salud y calidad de vida	11
3.1.6	Educación y calidad de vida	12
3.2	Conceptos.....	12
3.3	Antecedentes	13
3.3.1	Antecedentes internacionales	13
3.3.2	Antecedentes nacionales.....	15
CAPÍTULO IV RESULTADOS		16
4.1	Resultados descriptivos.....	16
4.1.1	Características de los datos generales	16
4.1.2	Características diversas respecto a la calidad de vida	20
4.1.3	Características del ingreso familiar	26
4.1.4	Características de acceso al servicio de salud	29
4.1.5	Características de acceso al servicio de educación	33
4.2	Contrastación de hipótesis	37
4.2.1	Estimación del modelo econométrico	37
4.2.2	Elección del modelo	38
4.2.3	Análisis de indicadores estadísticos del modelo	39
CAPÍTULO V DISCUSIÓN DE RESULTADOS		44
5.1.	Análisis de los efectos marginales	44
5.2.	Relación entre variables	45
5.3.	Discusión con trabajos anteriores.	45
CONCLUSIONES		47
RECOMENDACIONES.....		48
BIBLIOGRAFÍA		49
ANEXOS		53
Anexo 1 Encuesta		54
Anexo 2 Empresas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa.....		57
Anexo 3 Matriz de consistencia de la Investigación.....		61
Anexo 4 Modelos probabilísticos estimados		63
Anexo 5 Estimación de Alfa de Cronbach.....		65

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla	Página
1 Instituciones educativas según ámbito de jurisdicción de la UGEL.....	2
2 Transportistas de trimóviles según edad	16
3 Transportistas de trimóviles según sexo	17
4 Transportistas de trimóviles según estado civil	18
5 Transportistas de trimóviles con vehículo propio.....	19
6 Número de miembros de hogar de los transportistas.....	20
7 Familiar fallecido recientemente	21
8 Material predominante de la vivienda	22
9 Vivienda con servicio de agua las 24 horas al día	23
10 Satisfacción de los objetivos personales y familiares logrados	24
11 Percepción de la calidad de vida personal y familiar.....	25
12 Ingreso promedio mensual.....	26
13 Otros ingresos que perciben los transportistas.....	27
14 Percepción que tienen los transportistas respecto a los ingresos monetarios que perciben para una adecuada calidad de vida.....	28
15 Lugares donde se atienden en caso de enfermedades	29
16 Percepción que tienen en cuanto al servicio de salud que reciben	30
17 Percepción del estado de salud actual familiar	31
18 Percepción actual del estado de salud familiar con respecto a la salud que tenían hace un año.....	32
19 Nivel de educación logrado de los transportistas.....	33
20 Hijos en edad escolar	34
21 Percepción del servicio de educación que reciben sus hijos.....	35
22 Miembro de su familia que dejó de estudiar.....	36
23 Resumen de los modelos binarios: Probit y Logit y Valor Extremo	38
24 Representación del modelo elegido: Probit	38
25. Matriz de consistencia.	61

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura	Página
1 Transportistas de trimóviles según edad	17
2 Transportistas de trimóviles según sexo	18
3 Transportistas de trimóviles según estado civil	19
4 Transportistas de trimóviles con vehículo propio	20
5 Número de miembros de hogar de los transportistas	21
6 Familiar fallecido recientemente	22
7 Material predominante de la vivienda	23
8 Vivienda con servicio de agua las 24 horas al día	24
9 Satisfacción de los objetivos personales y familiares logrados	25
10 Calidad de vida personal y familiar	26
11 Ingreso promedio mensual.....	27
12 Otros ingresos que perciben los transportistas.....	28
13 Percepción que tienen los transportistas respecto a los ingresos monetarios que perciben para una adecuada calidad de vida.....	29
14 Lugar donde se atiende en caso de enfermedades	30
15 Percepción del servicio de salud que reciben	31
16 Percepción del estado de salud actual familiar	32
17 Percepción del estado de salud familiar actual con hace 1 año	33
18 Nivel de educación logrado	34
19 Hijos en edad escolar	35
20 Percepción del servicio de educación	36
21 Miembro de su familia dejó de estudiar.....	37
22 Distribución chi cuadrado para la prueba	40
23 Puntos críticos en la distribución normal estándar Z, para $\alpha=0.05$	42

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo analizar los factores que explican la percepción que tienen los transportistas de trimóviles respecto a la calidad de vida que tienen en el distrito de Rupa Rupa. Las variables estudiadas fueron la percepción que tienen respecto al nivel de ingresos que perciben por la actividad que desarrollan, la percepción respecto al servicio de salud al que él y familiares acceden y, la percepción al servicio educativo que reciben sus hijos. La investigación fue de corte transversal, nivel descriptivo y explicativo. Los principales resultados fueron: el 50.4% de los transportistas perciben que sus ingresos por el servicio que prestan no son suficientes, puesto que no cubren la canasta básica. Al respecto el 50.38 % de los transportistas, expresan que sus ingresos monetarios mensuales se ubican entre S/. 900 a S/. 1200 nuevos soles. El 67.2 % de los transportistas perciben que el servicio de salud al que él y familia acceden es de regular a mala y, el 59.1% de los transportistas perciben que el servicio educativo que reciben sus hijos es de regular a mala. Se concluyó que el 55.7% de los transportistas perciben que su calidad de vida y la de sus familias es mala.

Palabras clave: Calidad de vida, ingreso familiar, servicio de salud y educación

The Perception of the Quality of Life of the Families of Motorcycle Taxi Drivers in the Rupa Rupa District During the Year 2021

ABSTRACT

The objective of the present research was to analyze the factors which explained the perception that motorcycle taxi drivers had regarding their quality of life in the Rupa Rupa district [of Peru]. The variables in study were the perception that they had regarding their level of income from the activities they carried out, their perception regarding the healthcare to which they and their families had access, and their perception of the educational service that their children received. The research was of a cross-sectional cut, [and] at a descriptive and explanatory level. The principal results were: 50.4% of the taxi drivers perceived the income they received for the services that they offered to be insufficient, given that it didn't cover the basic basket. To this effect, 50.38% of the taxi drivers expressed that their monthly monetary income was between S/. 900 and S/. 1200. [Meanwhile], 67.2% of the taxi drivers believed that the healthcare services which they and their families had access to were "average" to "bad," and 59.1% of the taxi drivers believed that the educational services that their children received were "average" to "bad." It was concluded that 55.7% of the taxi drivers believed that their quality of life and that of their families was "bad."

Keywords: Quality of life, family income, healthcare services, education

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1 Planteamiento del problema

1.1.1 Contexto

La calidad de vida es el estado de satisfacción general provocado por la realización del potencial de un individuo. Considera tanto hechos como opiniones. También se tiene en cuenta una visión subjetiva de la salud física, mental y social. Los criterios subjetivos pueden ser intimidad, manifestación emocional y sensación de seguridad, rendimiento personal o salud percibida. Los factores objetivos incluyen el bienestar material, las relaciones equilibradas con el medio físico y social y los integrantes de la comunidad, y la salud objetivamente medida. (Ardilla, 2013).

Según el PNUD, Noruega es el país más rico en términos de condiciones de vida, seguido de Islandia, Hong Kong/China y Suecia. España ocupa el puesto 26 y Rusia el 49. Más. Chile es el 44 país más poblado de América Latina, con Argentina (47), Uruguay (55), Costa Rica (63), Panamá (66), Cuba (73), México (74), Venezuela (78) y Brasil (79) se ubican detrás de él. (Publico, 2018)

Según el Ranking 20 de calidad de vida de Mercer, Lima ocupa el puesto 124 a nivel mundial. En Sudamérica, Montevideo es la ciudad con la mejor calidad de vida, ocupando el puesto 77 en el ranking mundial. Buenos Aires y Santiago de Chile le siguen en el ranking, ocupando los puestos 91 y 93, respectivamente. Entre las ciudades de Brasil se encuentran Asunción (115), Río de Janeiro (118), Quito y São Paulo (122). Entre las ciudades con peor calidad de vida, Bogotá (128) en Perú también se encuentra entre las tres primeras, seguida de La Paz (156) y Caracas (193). (Diario Correo, 2018).

1.1.2 El problema de investigación

1.1.2.1 Problema Central

Bajo nivel de calidad de vida de las familias de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa, año 2021.

1.1.2.2 Descripción

Las familias de los transportistas de trimóviles perciben que no tienen una calidad de vida adecuada por cuanto los ingresos monetarios que perciben los jefes de familia por los servicios que prestan no cubren sus necesidades básicas. Perciben también como deficientes los servicios de educación y salud a los que las familias acceden.

Los ingresos monetarios que perciben además de ser reducidos no son estables. Uno, porque el servicio que prestan y dada la competitividad hace que varíe día a día. Otra razón de esta variabilidad de ingresos se refiere a los gastos que destinan para el mantenimiento y reparación al vehículo, así como pago de infracciones de tránsito entre otros.

La percepción que tienen las familias respecto a que su calidad de vida es baja, tiene que ver también, con el servicio deficiente de salud a los que tienen acceso.

Respecto a este servicio, según informe (Plan de Desarrollo Concertado de Leoncio Prado, 2015), el Hospital Tingo María cuenta con el siguiente personal: En promedio, sólo hay 5 médicos por cada 10.000 habitantes. En el caso del personal de enfermería, la media es de 8,2 por 10.000 habitantes. Asimismo, existen 2,6 especialistas en obstetricia por cada 10.000 habitantes. Hay 0,5 profesionales de la odontología por cada 10.000 habitantes. Como resultado, el Hospital Tingo María tiene escasez de personal.

En cuanto a la educación, se estima que hay alrededor de 39,685 estudiantes en los diferentes niveles y modalidades en la provincia. El ámbito de la jurisdicción de la Unidad de Gestión Educativa Local (UGEL) se presenta de la siguiente manera:

Tabla 1

Instituciones educativas según ámbito de jurisdicción de la UGEL

Descripción	Ubicación	Modalidad	característica
Área urbana	132		
Área rural	311		
Gestión pública directa		370	

Gestión privada	73	
Unidocentes		172
Polidocentes multigrados		196
Polidocentes completos		110

Fuente: Elaboración propia

En el ámbito de la UGEL Leoncio Prado existen 144 programas de educación primaria, 58 programas de educación directa y 85 programas extracurriculares, 223 instituciones de educación básica, 45 instituciones de educación secundaria, 04 instituciones de educación básica alternativa, en cambio existen 17 instituciones de educación básica alternativa para adultos, y existen 02 instituciones alternativas de educación básica para adultos. instituciones de educación especial. Educación básica, 05 instituciones de educación técnica de producción, 03 instituciones de educación superior no universitaria. (Plan de desarrollo concertado de Leoncio Prado, 2015)

En adición a los servicios de salud y educación descritos y utilizando la misma fuente anteriormente citada, se adiciona la siguiente información: Una, de cada tres casas presentan condiciones físicas de edificación deficientes y, una de cada cinco, carecen de servicios básicos de higiene (Plan de Desarrollo Concertado de Leoncio Prado, 2015). Esta información también es tomada en cuenta para afirmar que, la calidad de vida de los transportistas y familiares no tienen un adecuado nivel de vida.

1.1.2.3 Explicación

El distrito de Rupa Rupa cuenta con un Hospital a cargo del Ministerio de Salud (MINSa), un Hospital de Es Salud, una posta de la SFFPP. Cuenta también con clínicas y consultorios privados que brindan sus servicios a la población.

Las postas médicas están ubicadas en distintos lugares del distrito Rupa Rupa; sin embargo, no logran atender a la población que acude como ellos quisieran por cuanto ofrece solo servicios básicos y no con especialistas. En esas circunstancias, enfermedades que requieren atención especializada,

son derivados al Hospital del MINSA para su atención. Este proceso con la demora que implica provoca descontento con respecto al servicio de salud.

En el 2015, según el análisis de situación de Salud (Asís) publicado por la dirección General de Salud de la Región Huánuco, señala que en el 2011 el distrito contaba con una baja cobertura de afiliación al seguro integral de Salud (SIS) de la población; sin embargo, hubo un aumento en la cobertura de afiliación de la población en el 2015. En solo cuatro años se logró una cobertura importante de afiliados, dejando de lado a la población que no está afiliada.

En cuanto a educación en el distrito de Rupa Rupa está constituido por 2 tipos de instituciones educativas: públicas y privadas de las cuales podemos obtener diferentes resultados para así identificar el nivel de calidad de vida.

Según la Evaluación Censal de Estudiantes (ECE) publicado por el Ministerio de Educación en el 2016 juntamente con la Dirección Regional de Educación- UGEL, se examinó a alumnos del segundo año de primaria y segundo año de secundaria en las áreas de Lectura y Matemática. El estudio muestra que ese año en lectura el 7.2% de los estudiantes de segundo grado de primaria no logran los aprendizajes esperados. Y, en el 2017 se incrementó en 8,2%. Mientras que, en matemáticas, ese mismo año, un 33%, tenía capacidad de resolver problemas; sin embargo, el 2017, disminuyó a 28 %. De igual modo para los estudiantes de tercer grado de secundaria, el estudio muestra que para el 2016 el nivel de aprendizaje en lectura o comprensión lectora solo fue el 25,9%. Quiere decir que más del 70 % de los estudiantes, no entienden lo que leen.

Por otro lado, en el área de Matemáticas el 38,2% no logran los aprendizajes matemáticos necesarios (Minedu, 2016).

Estos resultados reflejan bajas tasas de desempeño académico en las áreas evaluadas reflejando el nivel educativo en el que se encuentran los estudiantes del distrito de Rupa Rupa.

En adición, cuando no se cuenta con los servicios básicos y se vive con escasos recursos económicos por la falta de trabajo, se afirma que las personas tienen una precaria condición de vida que afecta a toda la población

y se agudiza cuando se presentan crisis económicas a nivel nacional y también por efecto de otras crisis globales.

1.1.3 Interrogantes

1.1.3.1 General

¿Cuáles son los factores que explican la percepción que tienen los transportistas de trimóviles y familiares respecto a la baja calidad de vida en el distrito de Rupa Rupa?

1.1.3.2 Específicos

- ¿Cómo influye el nivel de ingresos económicos que perciben los transportistas de trimóviles en cuanto a la percepción que tienen respecto a la calidad de vida de ellos y familiares en el distrito de Rupa-Rupa?

¿Cómo influye el nivel de salud al que tienen acceso los transportistas de trimóviles y familiares en cuanto a la percepción que tienen respecto a la calidad de vida en el distrito de Rupa-Rupa?

¿Cómo influye el nivel de educación al que tienen acceso los hijos de los transportistas de trimóviles en cuanto a la percepción que tienen respecto a la calidad de vida en el distrito de Rupa-Rupa?

1.2 Justificación

1.2.1 Justificación teórica

Importancia

Es importante por cuanto contribuye con la teoría respecto el análisis de la calidad de vida que percibe un sector de la población del país.

Enfoque

El enfoque de esta investigación consiste en identificar las causas que pretender explicar la baja calidad de vida de los transportistas de trimóviles y su familia acudiendo para ello a un elemento subjetivo que es la percepción sobre sus ingresos económicos y el acceso que tienen a la salud y educación.

1.2.2 Justificación práctica

Utilidad

En términos prácticos permitirá identificar tres de un conjunto de factores que en la vida cotidiana de transportistas de trimóviles y su familia, perciben que su calidad de vida no es buena y por lo tanto, es posible que los servicios de salud y educación, que son sustantivos para ellos, puedan mejorar.

Beneficiarios

Los beneficiarios de este trabajo de investigación serán los mismos transportistas de trimóviles y familia, por cuanto es posible que las autoridades que tienen que ver con la educación y salud decidan mejorar esos servicios.

1.3 Objetivos

1.3.1 General

Analizar los factores que explican la percepción sobre la baja calidad de vida de las familias de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa.

1.3.2 Específicos

- Determinar la influencia que tiene el nivel de ingresos económicos que perciben los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa- Rupa en cuanto a la calidad de vida de estos y familiares.
- Determinar la influencia que tiene el servicio de salud al que acceden los transportistas de trimóviles y familiares en cuanto a la percepción que tienen respecto a su calidad de vida en el distrito de Rupa- Rupa
- Determinar la influencia que tiene el servicio de educación al que acceden los hijos de los transportistas de trimóviles en cuanto a la percepción que tienen respecto a su calidad de vida en el distrito de Rupa-Rupa

1.4 Hipótesis y Modelo

1.4.1 Formulación

Los niveles de ingresos monetarios, los servicios de salud y educación a los que tiene acceso los transportistas de trimóviles y familiares del distrito de Rupa Rupa, influyen significativamente en la percepción que tienen respecto a la calidad de vida.

1.4.2 Variables e Indicadores

1.4.2.1 Variable Dependiente

Y = Calidad de vida.

Indicador:

Y_1 = Percepción sobre la baja calidad de vida.

1.4.2.2 Variable Independiente

X_1 = Ingreso familiar.

Indicadores:

X_{11} = Ingreso promedio.

X_2 = Acceso deficiente al servicio de salud.

Indicadores:

X_{21} = Valoración del servicio de salud que acceden.

X_3 = Acceso deficiente al servicio de educación.

Indicadores:

X_{31} = Valoración del servicio de educación que acceden.

1.4.3 Modelo

Con el fin de explicar la calidad de vida de las familias de los transportistas de trimoviles en el distrito de Rupa- Rupa, se eligió un modelo de estimación de la ecuación. Entre las opciones disponibles se encuentran los modelos de elección binaria, tales como Probit, Logit y Extreme Value. Para elegir el modelo adecuado, se debe determinar la relación funcional apropiada, la cual ha sido expresada de la siguiente manera:

$$y_i = 1 \Pr (y_i = CV) = F(x_i' \beta)$$

$$y_i = 0 \Pr (y_i = CV) = 1 - F(x_i' \beta)$$

CAPÍTULO II: METODOLOGÍA

2.1 Población y Muestra

2.1.1 Población

Según datos obtenidos del municipio Leoncio Prado de la provincia, actualmente existen 83 asociaciones de trimoviles en el distrito de Rupa Rupa, con un total de 2.506 taxistas. (Anexo 1)

2.1.2 Muestra

Teniendo en cuenta el número de transportistas, se procedió a determinar el tamaño de muestra mínimo (n), para ello se utiliza la siguiente fórmula:

$$n_0 = \frac{Z_{\alpha}^2 N(p)(q)}{(e)^2(N - 1) + Z_{\alpha}^2(p)(q)}$$

Donde:

$$\alpha = 0.05, \text{ entonces, } Z(0.025) = \pm 1.96$$

$$p = 0.9$$

$$q = 0.1$$

$$e = 0.05$$

$$n \geq \frac{(\pm 1.96)^2(0.9)(0.1)(2506)}{(0.05)^2(2506 - 1) + (\pm 1.96)^2(0.9)(0.1)} \Rightarrow n = 131$$

El total de encuestados es de 131 transportistas de vehículos menores (empresa de trimóviles).

2.2 Tipo de investigación

El trabajo de investigación es de corte transversal, los datos se obtuvieron a través de encuestas.

2.3 Nivel de investigación

Esta investigación se desarrolló a nivel descriptivo y explicativo.

2.4 Unidad de análisis

Fueron las familias los transportistas de trimoviles del distrito de Rupa Rupa.

2.5 Métodos

Para la presente investigación se utilizó el método el deductivo.

Técnicas

2.5.1 Revisión bibliográfica

Consistió en el análisis de antecedentes, documentos e informes vinculados con el tema de investigación.

2.5.2 Encuesta

A través de esta técnica se pudo recabar información de los propios participantes, información que fue útil para contrastar la hipótesis formulada.

2.5.3 Estadísticas y econométricas

Se empleó el análisis estadístico para procesar y sistematizar los datos y validar la hipótesis planteada. Se utilizó un software estadístico como Econometría Views, Stata, entre otros, para llevar a cabo la verificación de la hipótesis.

CAPÍTULO III: REVISION BIBLIOGRAFICA

3.1 Teorías

3.1.1 Calidad de vida

El uso del concepto de calidad de vida (CV) se inició en Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial. Fue un intento de los científicos de la época de comprender la percepción de las personas sobre si vivían una vida buena o una vida suficientemente buena. Se sienten financieramente seguros. Teniendo esto en cuenta, algunos psicólogos creen que las medidas subjetivas pueden explicar gran parte de la variación en la calidad de vida de las personas, y que medidas psicológicas como la felicidad y la satisfacción explican más del 50% de la variación. (Alfonso, 2012).

La calidad de vida es un estado general de satisfacción que se logra al realizar el potencial personal de uno. Tiene un lado subjetivo y objetivo. Es un sentimiento subjetivo de bienestar físico, psicológico y social.

Comprende los aspectos subjetivos de cercanía, manifestación emocional, seguridad, rendimiento personal y salud subjetiva. Los aspectos objetivos abarcan el bienestar material, las relaciones equilibradas con el medio natural, el medio social y la comunidad, y la salud objetivamente medida. (Aponte Daza, 2015).

3.1.2 Salud

La definición de salud de la Organización Mundial de la Salud (OMS) tiene importantes fortalezas prácticas y fundamentales. En su crítica, señala que se trata de una cuestión epistemológica importante porque debería haber un acuerdo general sobre el significado de los términos clave de esta definición, a saber, salud y bienestar. Definiciones históricas y políticas.

Libera a la Organización Mundial de la Salud de la carga de aclarar quién define la felicidad y la salud, evitando las controversias políticas asociadas a estas definiciones, al tiempo que afirma que la salud es un concepto científico, mostrando

que "se aplica por igual" a todos los grupos y grupos sociales en todas las etapas de la historia". (Alcantara Moreno, 2008).

3.1.3 Educación

Freire cree que "la verdadera educación es la práctica, la reflexión y la acción humana que cambia el mundo". La educación tiene elementos básicos que sustentan su concepción tanto en el hombre como en el mundo. La educación no debería ser una isla separada de las realidades sociales, económicas y políticas. Se trata de recoger las expectativas, los sentimientos, las experiencias y los problemas de las personas.

Ninguna teoría de la educación no se refiere a los objetivos y medios de la actividad educativa y no es independiente de la imagen de una persona y del mundo. No existe una educación neutral a este respecto. Para un hombre, si el hombre es un ser que se adapta al mundo, entonces sus actividades educativas, sus métodos y sus objetivos se ajustarán a este concepto. Si los seres humanos queremos cambiar el mundo para los demás, entonces las actividades educativas humanas irán en una dirección diferente. Cuando pensamos en ello como una "cosa", nuestras prácticas educativas se traducen en términos mecanicistas, afectando gradualmente la domesticación más amplia de los humanos. Como seres humanos, nuestras actividades educativas siempre serán más libres. (Freire, 2011).

3.1.4 Condiciones de vida

Desde este punto de vista, la calidad de vida corresponde al valor acumulado del nivel de vida objetivamente observable de una persona. Salud física, condiciones de vida, relaciones sociales, actividad funcional u ocupación. Esta definición permite comparar a una persona con otra utilizando medidas estrictamente objetivas. (Alfonso, 2012).

3.1.5 Salud y calidad de vida

La definición de calidad de vida relacionada con la salud surgió en el campo de la atención sanitaria desde la perspectiva de que el bienestar de las personas es una consideración importante tanto en el tratamiento como en el soporte vital.

Dado que el término se utilizó originalmente como una medida del estado de salud de las personas, se ha convertido en uno de los términos más utilizados en el

campo de la salud, sinónimo de calidad de vida, a menudo denominada "calidad de vida general". Pocos autores distinguen entre términos. La calidad de vida relacionada con la salud se utiliza a menudo como sinónimo de evaluación del estado de salud, estado funcional, calidad de vida o necesidades. Para algunos autores, la calidad de vida relacionada con la salud suele percibirse como parte de la calidad de vida general, mientras que otros sostienen que el uso de la calidad de vida relacionada con la salud y, por tanto, plantean la hipótesis de que ambos componentes valorarían aspectos similares. (Urzua, 2010).

3.1.6 Educación y calidad de vida

Para vincular la educación y su mejora en la calidad de vida, tanto la educación formal como la no formal deben asumir la responsabilidad de facilitar la renovación de la capacidad individual de elección y el acceso a recursos para mejorar la capacidad individual. Necesitamos apoyar la igualdad de oportunidades. autonomía. En este sentido, la UNESCO, en su documento Educación para Todos, reconoce la educación como una herramienta para romper las barreras sociales y económicas que existen en la sociedad, y reconoce la importancia de la educación en la realización de la libertad humana de quejarse del sexo. Como indicador de éxito cita el hecho de que el proceso de lectura y escritura tiene un efecto positivo en la mejora de la calidad de vida de las personas. “La relación entre alfabetización y esperanza de vida es muy fuerte. Cuanto más tiempo pasan los padres en la escuela, mejores serán sus hijos y mayor será su esperanza de vida”. (De Vincezi & Tudesco, 2009).

3.2 Conceptos

A. Bienestar subjetivo.

El bienestar subjetivo se refiere a lo que las personas perciben sobre sus vidas, y en el estado de abundancia se llama bienestar. Esto se experimenta al sentir emociones placenteras. Por lo tanto, lo más importante de la subjetividad es la apreciación de la vida misma y el reconocimiento de que la felicidad incluye elementos más allá de la prosperidad financiera. (Cordoba, 2017).

B. Bienestar social.

El concepto de bienestar social es abstracto, complejo e indirectamente mensurable, lo que permite múltiples definiciones y diferentes orientaciones. En la literatura económica, se considera un tema de estudio, principalmente del libro de

Arthur C. The Economics of Welfare. Pigou. Sin embargo, la justificación de la evaluación reside en la amplitud del término y sólo tiene en cuenta aspectos económicos, en particular el nivel de ingresos. (Di Pasquale, 2008).

C. Esperanza de vida al nacer

El número promedio de años que se puede esperar que una persona viva con "salud perfecta" después de tener en cuenta los años que pasó con una salud reducida debido a enfermedades o traumas. (OMS, 2005).

D. Tasa de asistencia escolar

Es un centro de capacitación y un programa para que los estudiantes participen efectivamente en los diversos niveles de la educación básica formal (EBR), incluyendo el aprendizaje de acceso a la educación primaria, secundaria inferior, secundaria y superior.

La asistencia se muestra en dos formatos: asistencia bruta y asistencia neta. La matrícula total es el porcentaje de la población con un logro o nivel educativo particular en la educación formal. La matrícula neta, por otro lado, se refiere a la población de edad promedio que está matriculada en un nivel educativo o en un nivel apropiado para su edad (INEI, 2012).

E. Ingreso familiar per cápita

Ingreso mensual promedio per cápita recibido por los hogares en un año determinado por segmento de hogar (decil). Dividiendo el ingreso total de todos los miembros del hogar por el número total de miembros del hogar es como se calcula el ingreso per cápita. Luego se calcula el promedio para cada miembro del hogar. Incluye ingresos en efectivo y/o en especie provenientes del trabajo, como salarios (por trabajar como dependiente), trabajo por cuenta propia (como empleador y trabajador por cuenta propia), alquiler, renta, beneficios de jubilación y pensiones. (SIISE).

3.3 Antecedentes

3.3.1 Antecedentes internacionales

Reyes Robles (2017), Investigación sobre satisfacción con la vida y calidad del trabajo. El objetivo fue conocer la relación entre la satisfacción con la vida y la calidad de vida profesional de los docentes de la UCÉL no.03, institución educativa

pública de la ciudad de Lima. Concluyendo que los docentes de educación pública están insatisfechos con su vida en general, la percepción que tienen los docentes de educación pública sobre la CVL es intermedia, y también existe una correlación significativa entre la SCV y la CVL de los docentes, aunque es negativa, sí, mostrando una moderada tendencia.

Trigozo Barrera (2018), En su trabajo titulado “Relación entre calidad de vida en el trabajo y satisfacción laboral en la cadena de ferretería El Imán”, informó en 2018 que la y satisfacción laboral. El análisis estadístico Rho de Spearman llevó a la conclusión general de que un valor de 0,464 (valor $p < 0,05$) correspondía a una relación positiva promedio. Por lo tanto, se aceptó la hipótesis alternativa de una relación significativa entre la calidad de vida laboral y la satisfacción laboral.

Esto significa que una mejora en la calidad de vida laboral conlleva un pequeño aumento en la satisfacción laboral en la cadena de mejoramiento del hogar El Imán.

Chambilla Quispe (2017), en su investigación titulada “Calidad de vida en el trabajo y productividad de la empresa grúas & negociaciones del sur S.C.R.L. 2016”, lo que concluye en lo siguiente:

El supuesto general del grado de correlación entre variables, determinado por la rho de Spearman, da como resultado una correlación moderada entre variables de 0,542 frente a una $p < 0,05$ (estadísticamente significativa), que rechaza la nula, es decir, una relación positiva. Formule una hipótesis y acepte la hipótesis alternativa (H1).

Existiendo una correlación significativa entre la calidad de vida en el trabajo y la productividad en la empresa Grúas & Negociaciones del Sur S.C.R.L.

Y como resultado de algunas suposiciones sobre el grado de correlación entre variables, que se define por la rho de Spearman de 0,332, existe una ligera correlación positiva entre las variables en comparación con el valor medio (grado estadísticamente significativo) $p < 0,05$. Lean comienza con una hipótesis nula y acepta la hipótesis alternativa (H1).

3.3.2 Antecedentes nacionales

Hernández Huayta, Chávez Meneses, & Yhuri Carreazo (2016), El trabajo de investigación titulado “Salud y Calidad de Vida en Personas Mayores del Perú Rural y Urbano”, Para evaluar la calidad de vida relacionada con la salud en muestras de ancianos rurales y urbanos, concluimos que los asentamientos peruanos tienen efectos diferenciales en varios aspectos de la calidad de vida relacionada con la salud entre la población adulta. mayor estudiado.

Miranda, Márquez Montero, & Loret de Mola (2011), En su estudio titulado “Poblaciones migrantes rurales a urbanas y calidad de vida relacionada con la salud de la población urbana en Lima, Perú”, se encontraron diferencias en las percepciones y autoevaluaciones sobre la calidad de vida rural. si hubiera Hay una población urbana. Este estudio examina las poblaciones de inmigrantes urbanos en comparación con las poblaciones urbanas de no inmigrantes y concluye que el impacto de la migración del campo a la ciudad en la calidad de vida difiere entre regiones.

Cuba, Jurado, & Romero (2013), Su estudio se titula “Características familiares asociadas a la calidad de vida percibida entre residentes de la zona conurbana de Los Olivos, Lima”. El objetivo fue explicar las percepciones sobre las características familiares y la calidad de vida en los suburbios de Lima, y aclarar la relación entre el funcionamiento familiar y la calidad de vida familiar. Se concluyó que era irrelevante para las percepciones sobre la calidad de vida.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1 Resultados descriptivos

En este capítulo se expone, las características generales de los transportistas de trimóviles que fueron encuestados en el distrito de Rupa Rupa, respecto a las variables de estudio, que para el caso de la investigación son: Calidad de vida, ingreso familiar, acceso deficiente al servicio de salud y acceso deficiente al servicio de educación.

4.1.1 Características de los datos generales

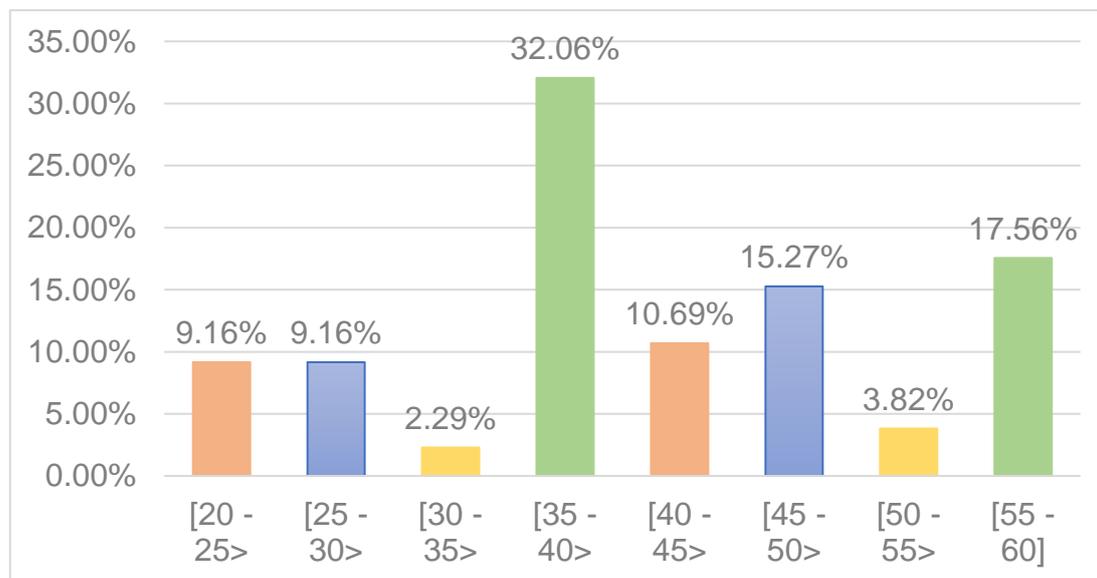
En este apartado, se observan las características de la población encuestada respecto a los datos generales.

Tabla 2

Transportistas de trimóviles según edad

Edad	Población	Porcentaje
[20 - 25>	12	9.16%
[25 - 30>	12	9.16%
[30 - 35>	3	2.29%
[35 - 40>	42	32.06%
[40 - 45>	14	10.69%
[45 - 50>	20	15.27%
[50 - 55>	5	3.82%
[55 - 60]	23	17.56%
Total	131	100.00%

Fuente: Elaboración propia

Figura 1*Transportistas de trimóviles según edad*

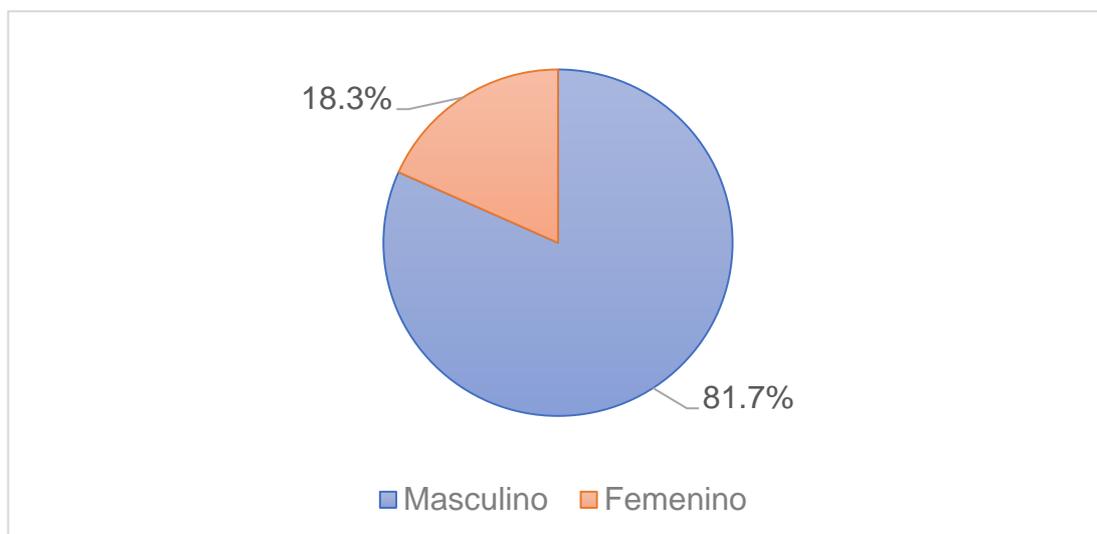
Fuente: Elaboración propia

Explicar: De los 131 transportistas de trimóviles que conformaron la población encuestada, a quienes se les formuló una serie de preguntas con el propósito de obtener características reales de los mismos, la distribución por edades, esta variable se ha agrupado en ocho rangos y por lo resultados se puede afirmar que los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa en su totalidad son mayores de 20 años. Predominando en su gran mayoría (32.06%) en el grupo de edades de 35 a 40 años.

Tabla 3*Transportistas de trimóviles según sexo*

Sexo	Encuestados	Porcentaje
Masculino	107	81.7%
Femenino	24	18.3%
Total	131	100.0%

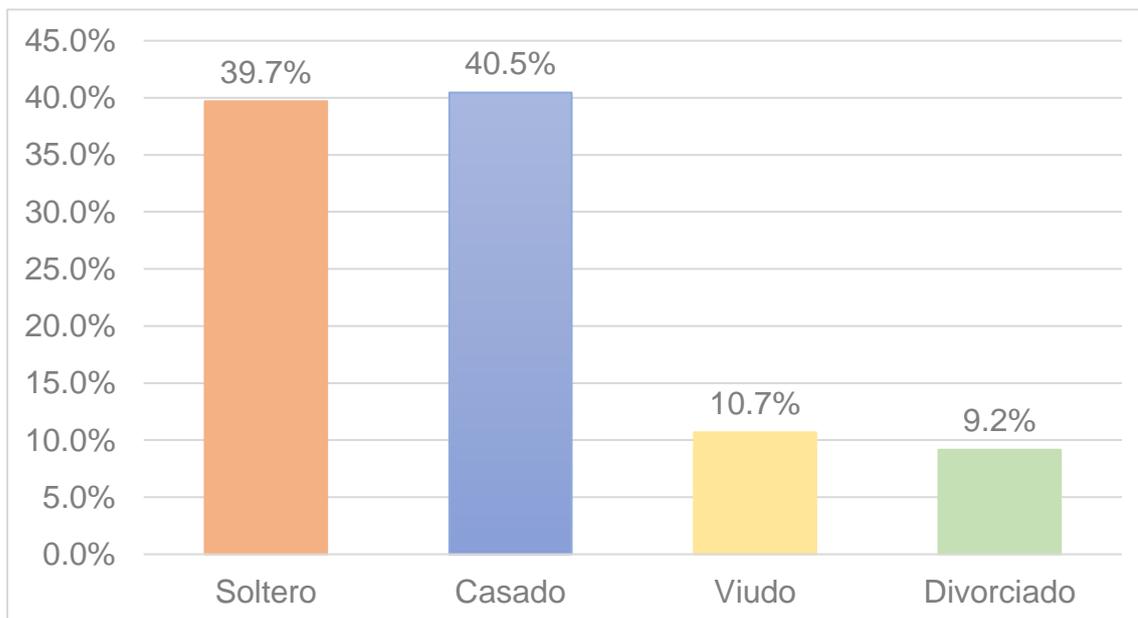
Fuente: Elaboración propia

Figura 2*Transportistas de trimóviles según sexo*

En la figura anterior, se aprecia que, de acuerdo a su género los transportistas de trimoviles del distrito de Rupa Rupa, el sexo masculino abarca un 81.7%; por otro lado, el sexo femenino alcanza un 18.3%, por lo que se observa que el sexo masculino sobresale con una diferencia del 63.4% mayor que el sexo femenino.

Tabla 4*Transportistas de trimóviles según estado civil*

Estado civil	Encuestados	Porcentaje
Soltero	52	39.7%
Casado	53	40.5%
Viudo	14	10.7%
Divorciado	12	9.2%
Total	131	100.0%

Figura 3*Transportistas de trimóviles según estado civil*

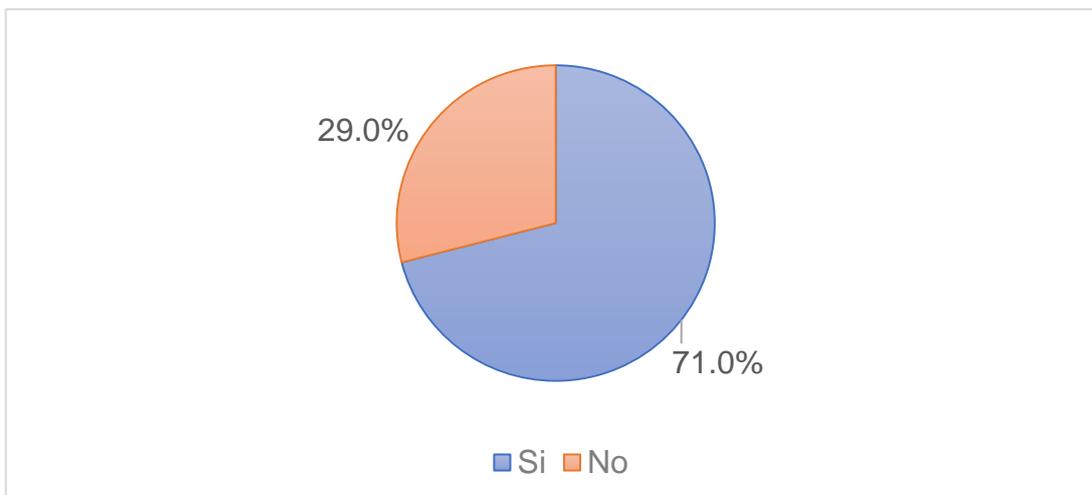
Fuente: Elaboración propia

En la figura anterior podemos observar respecto al estado civil de los transportistas encuestados, en su gran mayoría es decir un 40.5% se encuentra en una relación sentimental de casados, mientras que un 39.7% está soltero, 10.7% viudo y un 9.2% está en condición de divorciado.

Tabla 5*Transportistas de trimóviles con vehículo propio*

Vehículo propio	Encuestados	Porcentaje
Si	93	71.0%
No	38	29.0%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 4*Transportistas de trimóviles con vehículo propio*

De la figura anterior, se determina que entre los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa encuestados, el 71% del total su vehículo de trabajo es propio, sin embargo, el 29% restante no tienen vehículo propio, es decir de cada 10 transportistas 7 de ellos tienen vehículo propio mientras que el restante no tiene.

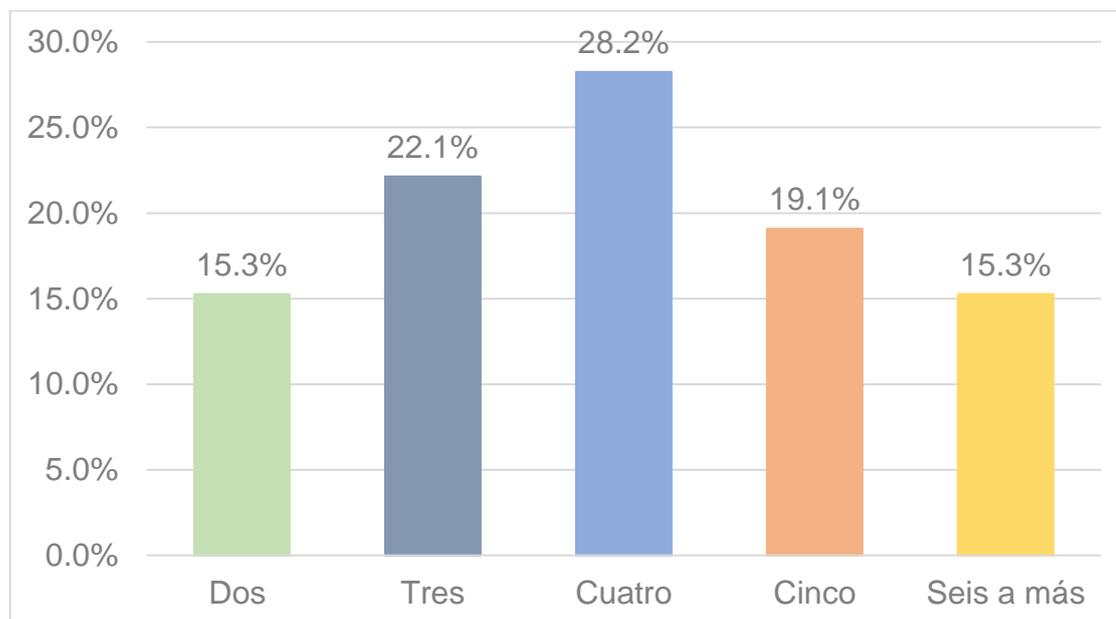
4.1.2 Características diversas respecto a la calidad de vida

A continuación, se aprecian las características de la población encuestada respecto a la calidad de vida, que viene hacer la variable dependiente.

Tabla 6*Número de miembros de hogar de los transportistas*

Miembros del hogar	Encuestados	Porcentaje
Dos	20	15.3%
Tres	29	22.1%
Cuatro	37	28.2%
Cinco	25	19.1%
Seis a más	20	15.3%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 5*Número de miembros de hogar de los transportistas*

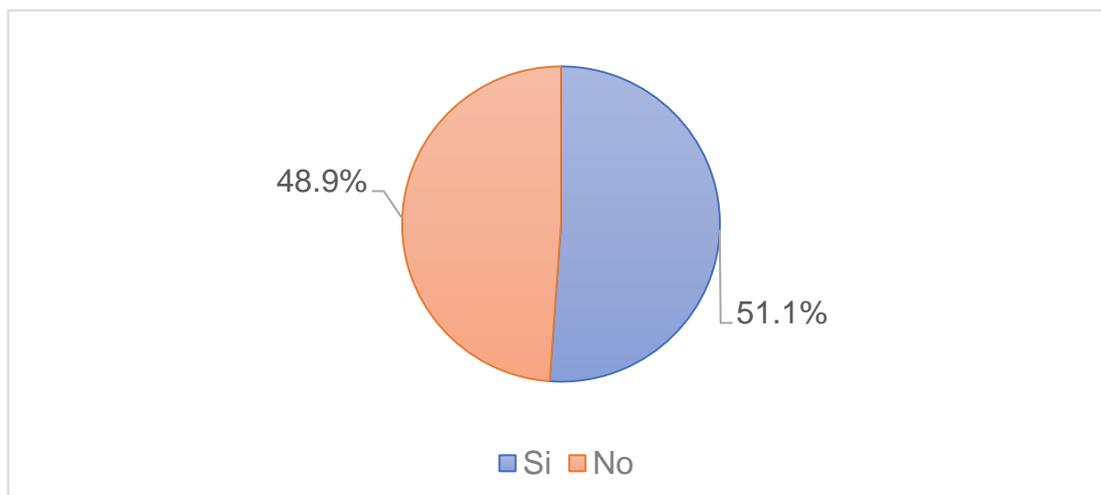
Fuente: Elaboración propia

Respecto al número de personas por hogar de los transportistas de trimoviles en el distrito de Rupa Rupa, el 37,4% son familias que están compuestas de dos o tres personas y el 62,6% son familias de cuatro o más personas.

Tabla 7*Familiar fallecido recientemente*

Familiar fallecido	Encuestados	Porcentaje
Si	67	51.1%
No	64	48.9%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

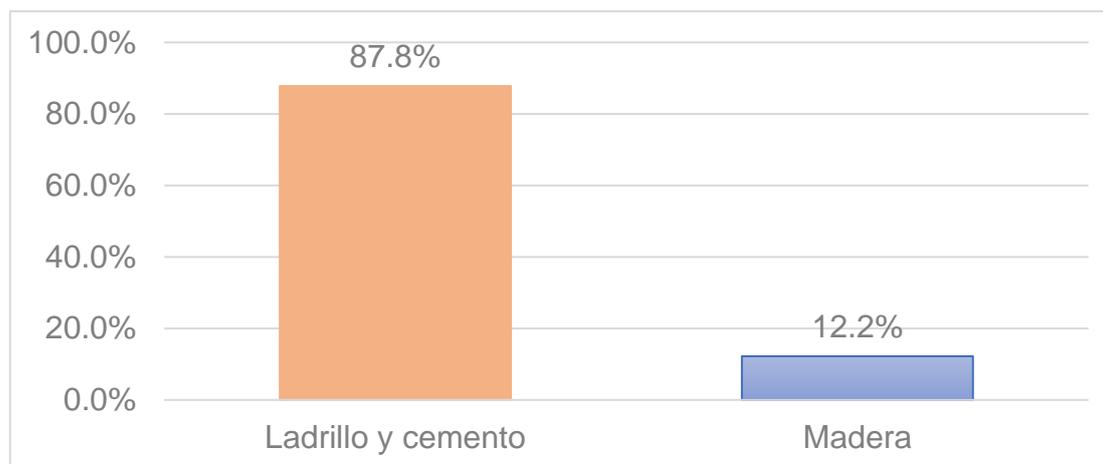
Figura 6*Familiar fallecido recientemente*

Se le consulto a los transportistas de trimóviles encuestados, respecto a si tuvieron algún familiar fallecido recientemente, ya sea por el COVID-19 u otra enfermedad, el cual 51.1% manifestaron que, en su entorno familiar si tuvieron fallecidos recientemente, mientras que el porcentaje restante no tuvieron familiares difuntos.

Tabla 8*Material predominante de la vivienda*

Material vivienda	Encuestados	Porcentaje
Ladrillo y cemento	115	87.8%
Madera	16	12.2%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 7*Material predominante de la vivienda*

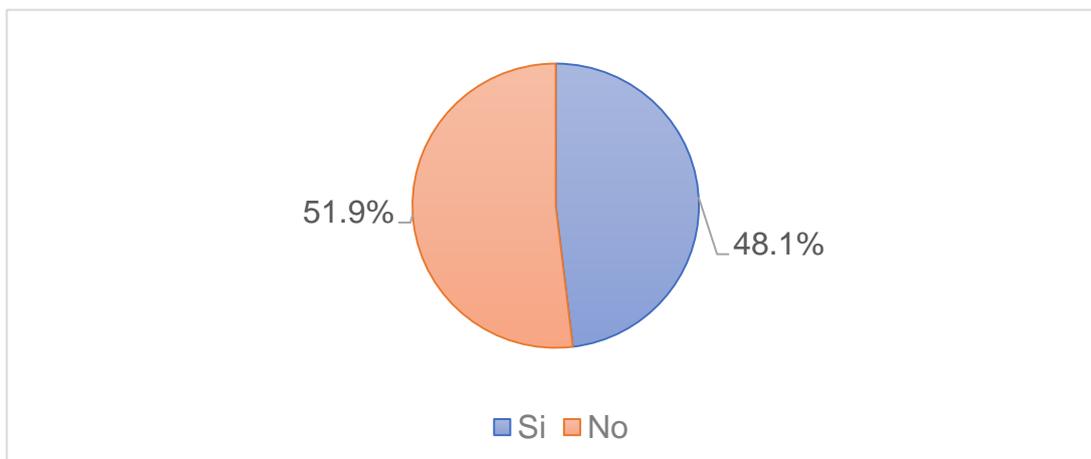
Fuente: Elaboración propia

El material que predomina en la construcción de las viviendas de los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa, es el ladrillo y cemento con un porcentaje del 87.8% del total, mientras que las viviendas fabricadas de madera son el 12.2%.

Tabla 9*Vivienda con servicio de agua las 24 horas al día*

Servicio de agua	Encuestados	Porcentaje
Si	63	48.1%
No	68	51.9%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 8*Vivienda con servicio de agua las 24 horas al día*

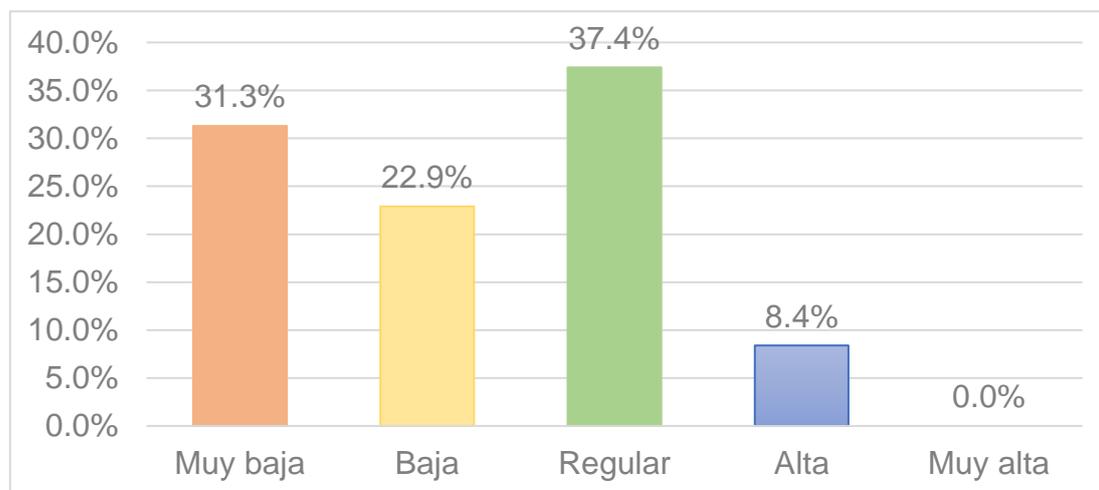
Fuente: Elaboración propia

El 51.9% de los transportistas de trimóviles encuestados, consideran que no tiene acceso al servicio de agua las 24 horas al día, mientras que el 48.1% si cuenta con el servicio de agua todo el día y la noche.

Tabla 10*Satisfacción de los objetivos personales y familiares logrados*

Satisfacción	Encuestados	Porcentaje
Muy baja	41	31.3%
Baja	30	22.9%
Regular	49	37.4%
Alta	11	8.4%
Muy alta	0	0.0%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 9*Satisfacción de los objetivos personales y familiares logrados*

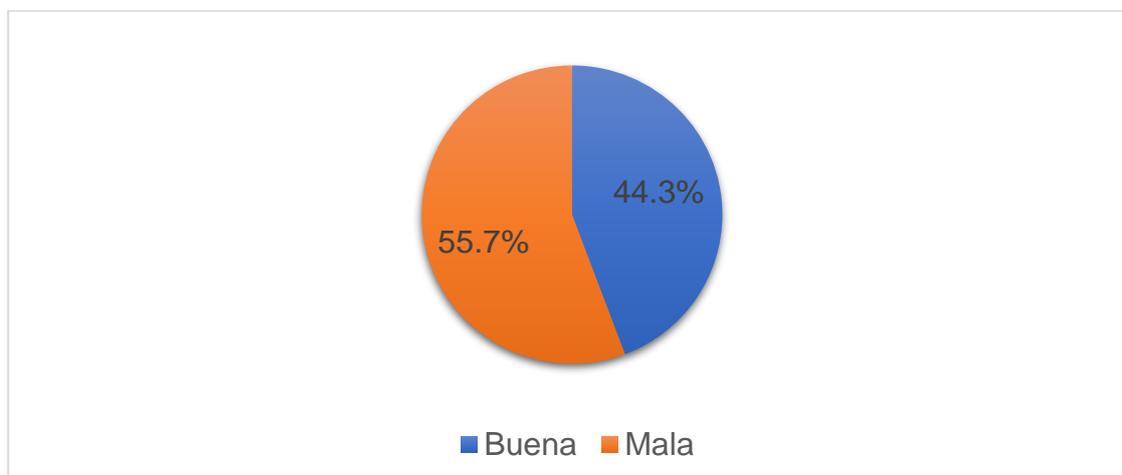
Fuente: Elaboración propia

La satisfacción es un sentimiento de placer y contento, por haber dado cumplimiento a una necesidad o gusto, por lo que se les consulto a los encuestados si se sentían satisfechos con los objetivos personales y familiares que han logrado, por lo el 31.3% del total manifestaron que es muy baja la satisfacción que perciben, además el 22.9% considera que es baja, mientras que 37.4% expreso que es regular la satisfacción que sienten, sin embargo el porcentaje restante (8.4%) manifestó que la satisfacción por los objetivos logrados tanto personales como familiares son altos.

Tabla 11*Percepción de la calidad de vida personal y familiar*

Percepción	Encuestados	Porcentaje
Buena	58	44.3%
Mala	73	55.7%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 10*Calidad de vida personal y familiar*

Fuente: Elaboración propia

Por calidad de vida se entiende como el resultado de una interacción permanente entre factores económicos, sociales, necesidades individuales, libertad emocional, entorno ecológico y estado de salud (enfermedades tanto individuales como sociales). Para los transportistas de trimoviles en su mayoría 55.7% consideran que su calidad de vida es mala, mientras que el 44.3% considera que su calidad de vida es buena.

Teniendo esto en cuenta, es importante analizar más de cerca por qué perciben su calidad de esa manera.

4.1.3 Características del ingreso familiar

A continuación, se evalúan las características de la población encuestada respecto al ingreso familiar, que viene hacer una variable independiente.

Tabla 12*Ingreso promedio mensual*

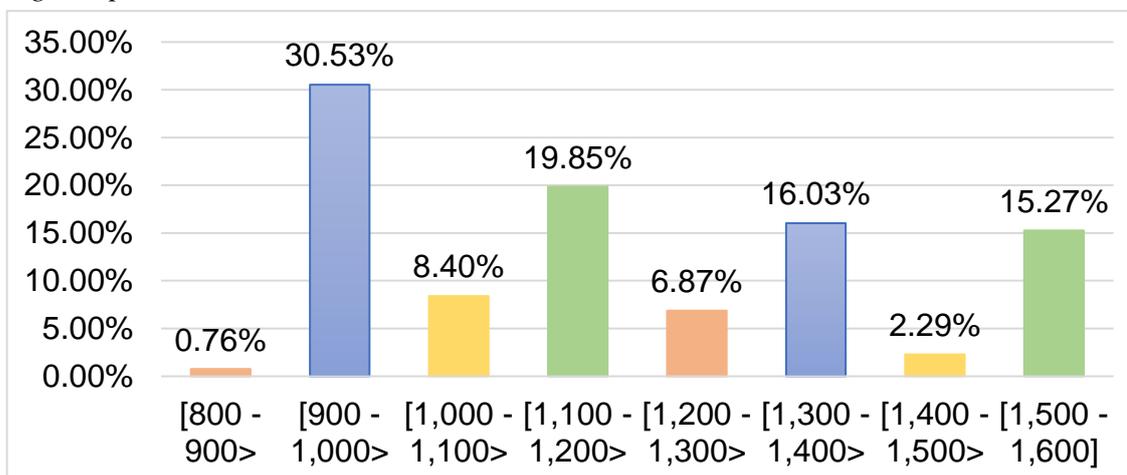
Ingreso	Población	Porcentaje
[800 - 900>	1	0.76%
[900 - 1,000>	40	30.53%
[1,000 - 1,100>	11	8.40%
[1,100 - 1,200>	26	19.85%
[1,200 - 1,300>	9	6.87%
[1,300 - 1,400>	21	16.03%
[1,400 - 1,500>	3	2.29%

[1,500 - 1,600]	20	15.27%
Total	131	100.00%

Fuente: Elaboración propia

Figura 11

Ingreso promedio mensual



Fuente: Elaboración propia

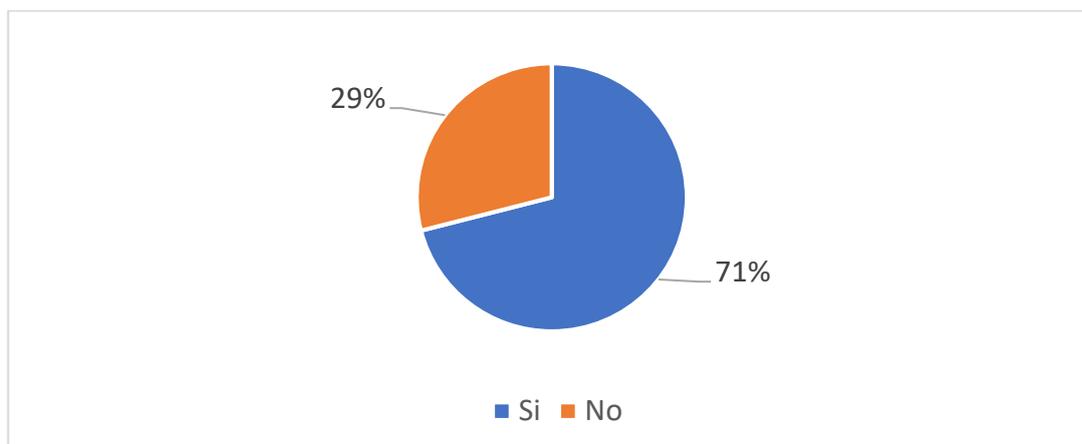
Con respecto a los ingresos promedio mensuales de los transportistas encuestados, esta variable se ha agrupado en ocho rangos y por lo resultados se puede afirmar que los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa en la totalidad sus ingresos mensuales son mayores a ochocientos soles (S/.800.00). Concentrándose en su gran mayoría (30.53%) en el grupo de ingresos de S/. 900.00 a S/. 1,000.00. No obstante, el costo de la canasta básica para el 2022 asciende a S/.415 mensuales por habitante, es decir para una familia de cuatro integrantes dicho monto asciende a S/. 1660 mensual, entonces se puede deducir que más del 80% de los transportistas no obtienen los ingresos necesarios para cubrir la canasta básica familiar de 4 personas.

Tabla 13

Otros ingresos que perciben los transportistas

Otros ingresos	Encuestados	Porcentaje
Si	93	71.0%
No	38	29.0%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 12*Otros ingresos que perciben los transportistas*

Fuente: Elaboración propia

El análisis de los resultados sobre otros ingresos de los transportistas de trimóviles muestra que el 71% de los encuestados afirman tener otros ingresos. Esta información es una señal que los transportistas necesitan tener otros trabajos o fuentes de ingresos adicionales. Se trata de trabajos eventuales como: llenadores de techo, estibadores, peones en actividad agrícola, entre otros. Todo ello con la finalidad de complementar sus ingresos principales como conductores de trimoviles y poder mantener a sus familias.

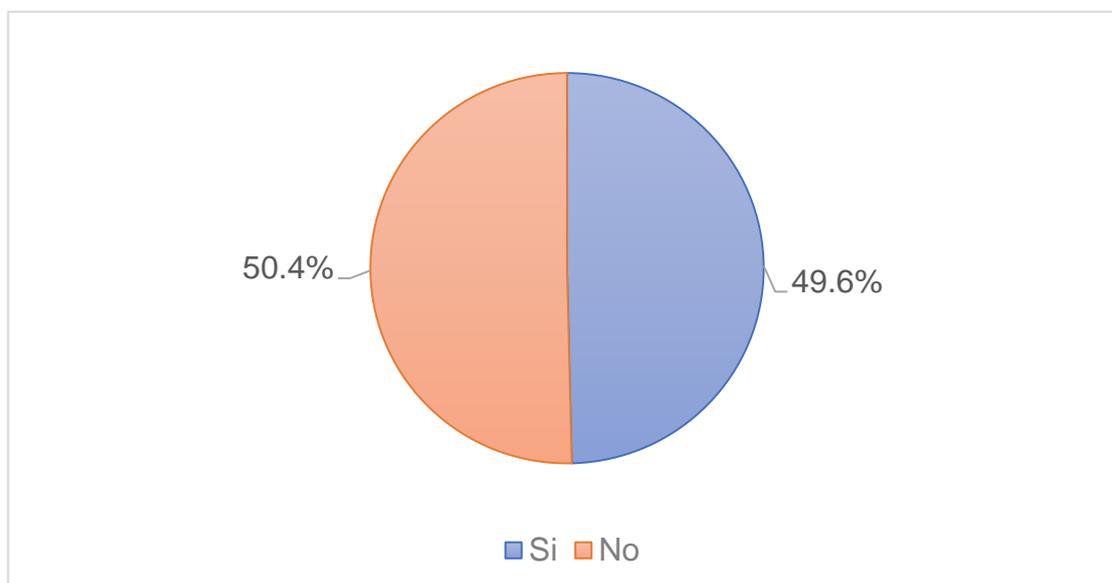
Tabla 14*Percepción que tienen los transportistas respecto a los ingresos monetarios que perciben para una adecuada calidad de vida*

Ingresos suficientes	Encuestados	Porcentaje
Si	65	49.6%
No	66	50.4%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 13

Percepción que tienen los transportistas respecto a los ingresos monetarios que perciben para una adecuada calidad de vida



Fuente: Elaboración propia

El 50,4% de los conductores de trimoviles encuestados consideran que sus ingresos no son suficientes para brindar una adecuada calidad de vida a su familia, sin embargo, el porcentaje restante (49.6%) manifestó que si le es suficiente.

4.1.4 Características de acceso al servicio de salud

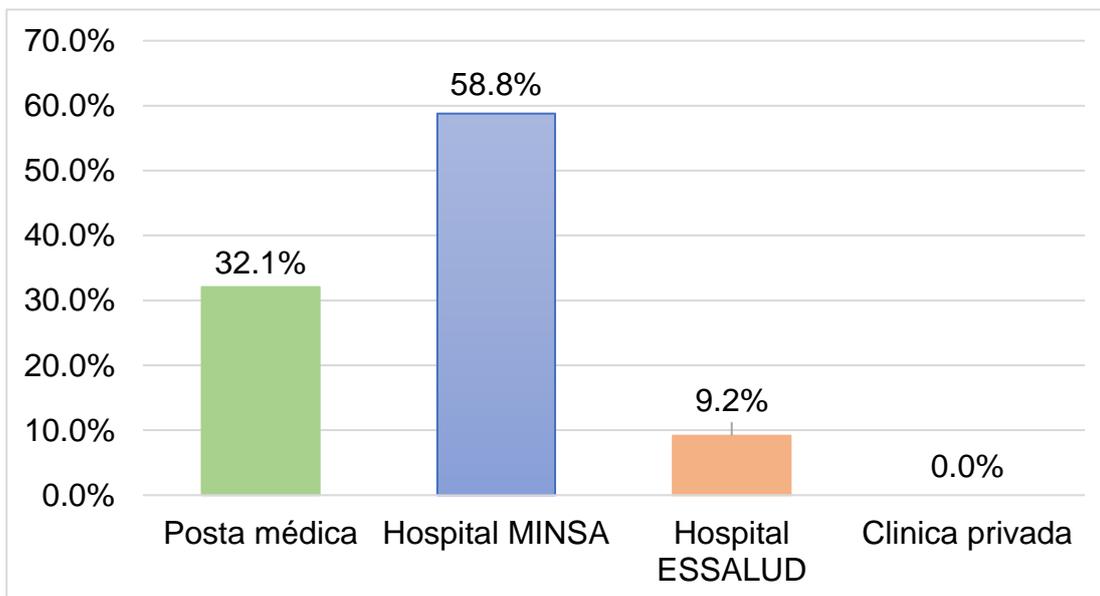
Respecto a los centros de salud al que concurren los transportistas de trimóviles y familiares en el distrito de Rupa-Rupa.

Tabla 15

Lugares donde se atienden en caso de enfermedades

Atención salud	Encuestados	Porcentaje
Posta médica	42	32.1%
Hospital MINSA	77	58.8%
Hospital ESSALUD	12	9.2%
Clínica privada	0	0.0%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 14*Lugares donde se atienden en caso de enfermedades*

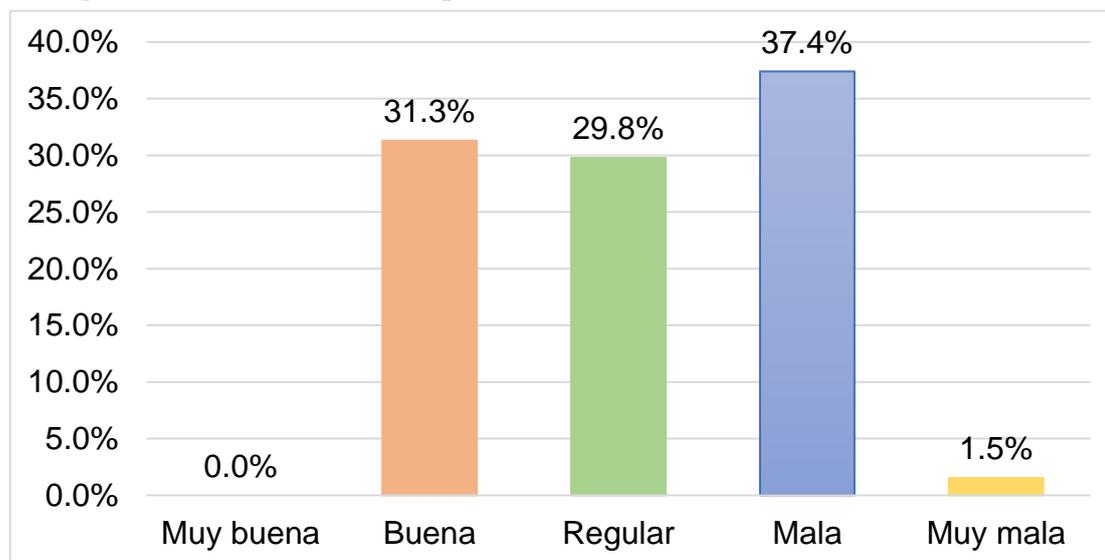
Fuente: Elaboración propia

Un 58.8% se atienden con regularidad en el hospital del MINSA, El 32.1% se atienden en la posta médica y el 9.2% se atienden en el hospital ESSALUD.

Tabla 16*Percepción que tienen en cuanto al servicio de salud que reciben*

Calificación	Encuestados	Porcentaje
Muy buena	0	0.0%
Buena	41	31.3%
Regular	39	29.8%
Mala	49	37.4%
Muy mala	2	1.5%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 15*Percepción del servicio de salud que reciben*

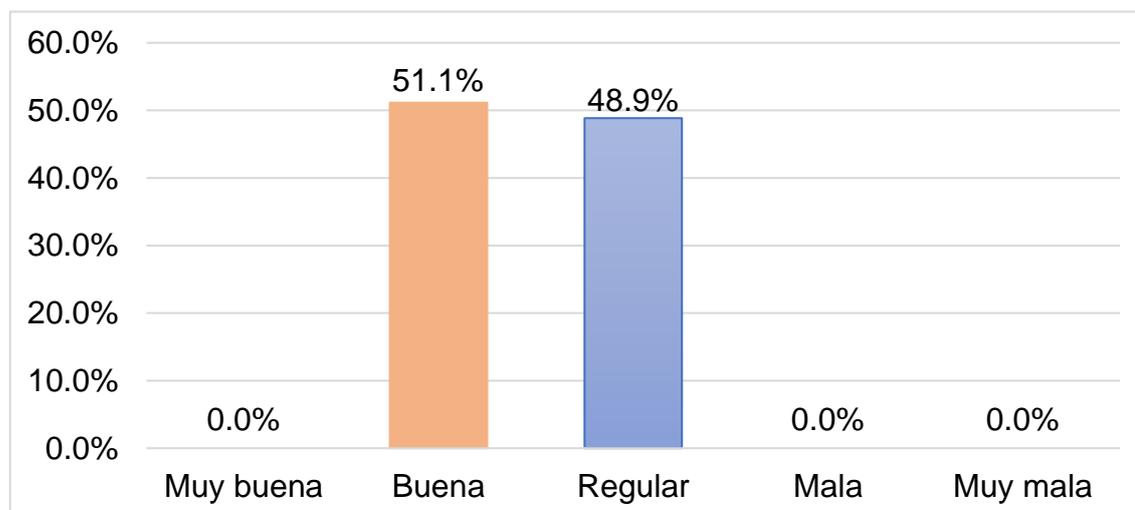
Fuente: Elaboración propia

El 31.3% consideran que el servicio de salud es bueno, el 29.8% regular, el 37.4% manifiestan que es mala, sin embargo, el 1.5% que es muy mala; es decir, de cada 10 transportistas de trimóviles 3 de ellos consideran que el servicio de salud es bueno, 3 que es regular, 3 manifiestan que es malo y el restante que es muy malo.

Tabla 17*Percepción del estado de salud actual familiar*

Considera	Encuestados	Porcentaje
Muy buena	0	0.0%
Buena	67	51.1%
Regular	64	48.9%
Mala	0	0.0%
Muy mala	0	0.0%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 16*Percepción del estado de salud actual familiar*

Fuente: Elaboración propia

La salud familiar puede entenderse como el balance o armonía entre los elementos internos y externos del grupo familiar. Comprende el estado de salud física y mental individual, y el nivel de interacción entre los miembros de la familia. Y por lo que se puede apreciar en la figura anterior, del total de transportistas el 51.1% considera que la salud de su familia es buena y el 48.9% que es regular la salud de su familia.

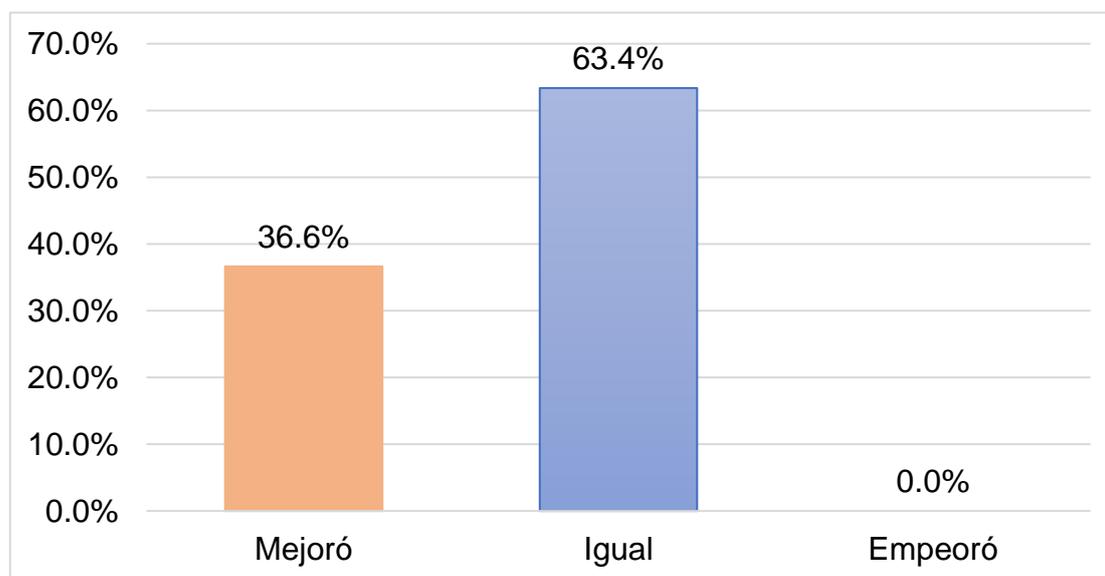
Tabla 18*Percepción actual del estado de salud familiar con respecto a la salud que tenían hace un año.*

Considera	Encuestados	Porcentaje
Mejóro	48	36.6%
Igual	83	63.4%
Empeoró	0	0.0%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 17

Percepción del estado de salud familiar actual con hace 1 año



Fuente: Elaboración propia

En comparación con hace un año los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa encuestados, expresaron en un 63.4% que la salud de su familia sigue igual, no ha tenido ninguna variación, sin embargo, el 36.6% manifestó que ha mejorado la salud de su familia en 1 año.

4.1.5 Características de acceso al servicio de educación

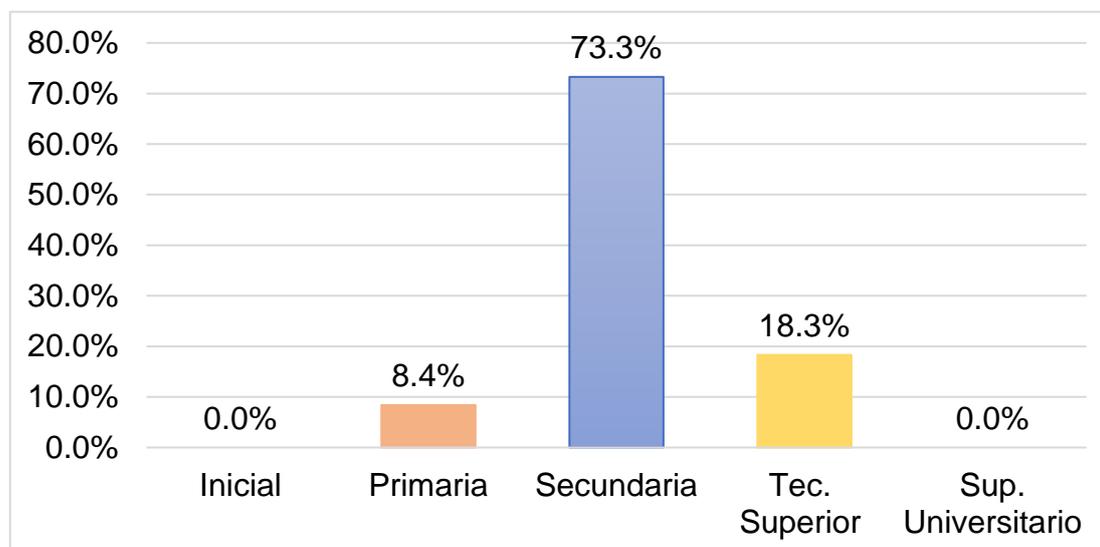
A continuación, se presenta características del nivel de educación logrado de la población encuestada, respecto al acceso al servicio de educación.

Tabla 19

Nivel de educación logrado de los transportistas

Nivel de educación	Encuestados	Porcentaje
Inicial	0	0.0%
Primaria	11	8.4%
Secundaria	96	73.3%
Tec. Superior	24	18.3%
Sup. Universitario	0	0.0%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 18*Nivel de educación logrado de los transportistas*

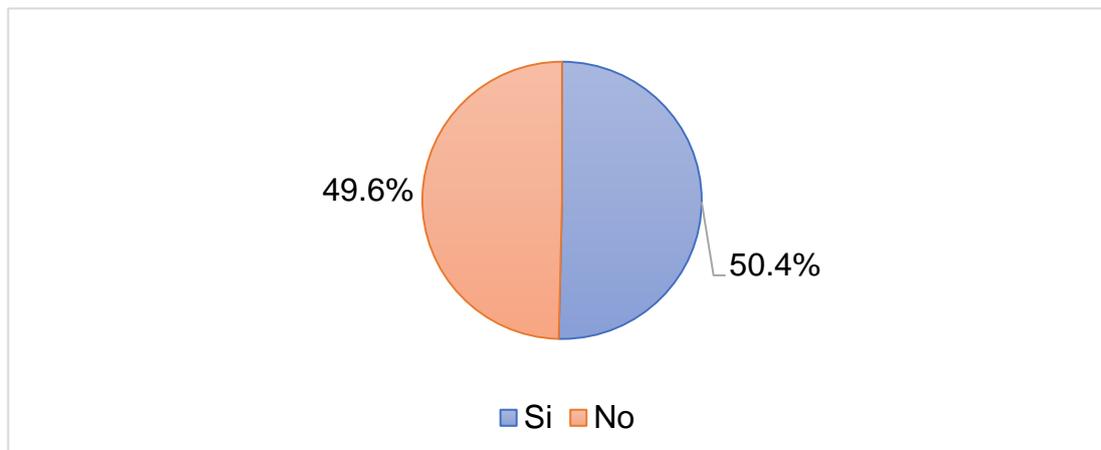
Fuente: Elaboración propia

De la figura anterior, se determina que entre los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa el 8.4% cuentan con estudios de nivel primario, 73.3% cuentan con estudios secundarios y el 18.3% con estudios de técnico superior, es decir de cada 10 transportistas, 7 con estudios secundarios, 2 con estudios técnico superior mientras que 1 de ellos solo estudio al nivel primario.

Tabla 20*Hijos en edad escolar*

Opinión	Encuestados	Porcentaje
Si	66	50.4%
No	65	49.6%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 19*Hijos en edad escolar*

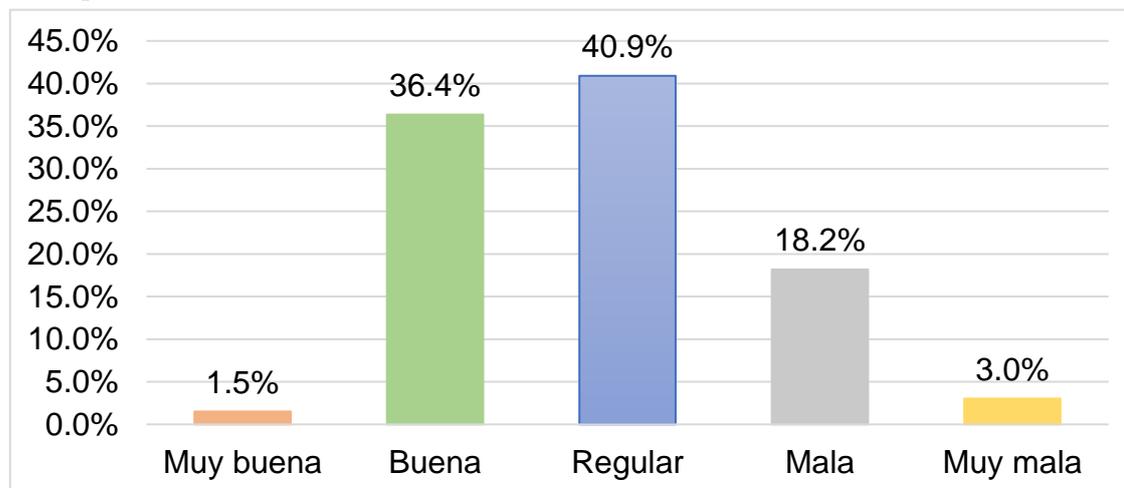
Fuente: Elaboración propia

La mayoría de los encuestados tienen hijos en edad escolar, el cual en términos porcentuales es de 50.4% los transportistas encuestados manifiestan tener hijos en edad escolar, esto quiere decir que sus hijos están en una etapa en que aprenden sobre el mundo exterior y donde se hace cada vez más independiente de sus padres, seguidamente un 49.6% de estos no tienen hijos en edad escolar.

Tabla 21*Percepción del servicio de educación que reciben sus hijos*

Califica	Encuestados	Porcentaje
Muy buena	1	1.5%
Buena	24	36.4%
Regular	27	40.9%
Mala	12	18.2%
Muy mala	2	3.0%
Total	66	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 20*Percepción del servicio de educación*

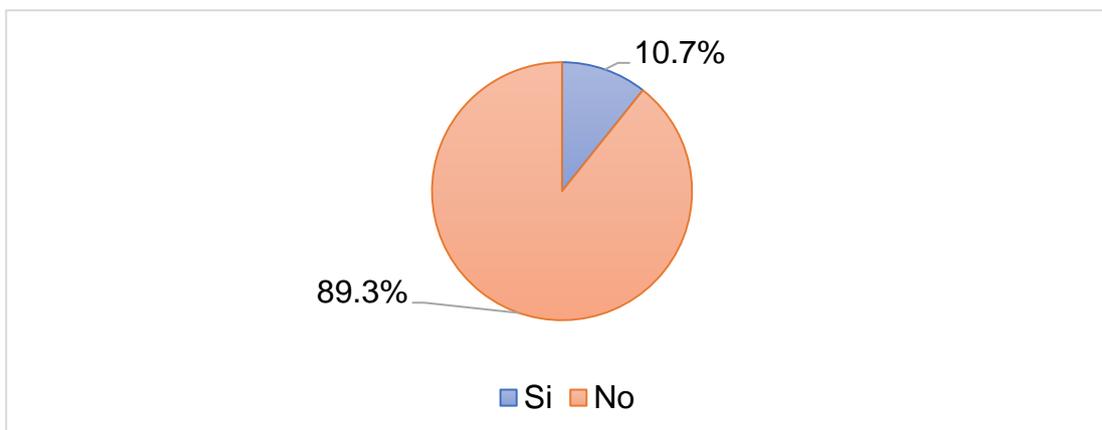
Fuente: Elaboración propia

Respecto a la percepción que tienen respecto a la educación que perciben sus hijos, expresan que: el 1.5% califica como muy buena la educación que reciben sus hijos. El 36.4% expreso que es buena. El 40.9% considera que es regular, sin embargo, el 18.2% y 3% califican al servicio de educación de sus hijos como mala y muy mala respectivamente.

Tabla 22*Miembro de su familia que dejó de estudiar*

Opinión	Encuestados	Porcentaje
Si	14	10.7%
No	117	89.3%
Total	131	100.0%

Fuente: Elaboración propia

Figura 21*Miembro de su familia dejo de estudiar*

Fuente: Elaboración propia

Se les consulto a los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa, respecto a que si algún familiar dejo de estudiar, del cual, el 89.3% manifestó que no tuvieron familiares que desistieron de estudiar, sin embargo, el 10.7% expreso que si tienen familiares abandonaron sus estudios, por contratiempos el dinero, problemas familiares, entre otros factores.

4.2 Contrastación de hipótesis

4.2.1 Estimación del modelo econométrico

Para analizar la percepción que tienen los transportistas de vehículos menores respecto a la calidad de vida se utilizó un modelo de elección binaria, el cual permite seleccionar el mejor modelo para explicar la variable dependiente. Una vez seleccionado el mejor modelo, se procede a analizar la significancia de las variables independientes, como el ingreso familiar, el acceso limitado a los servicios de salud y educación, para determinar si contribuyen o no a la calidad de vida de los transportistas.

Es importante destacar que el proceso de estimación del modelo es fundamental para comprender y explicar la percepción que tienen los transportista y familiares respecto a la calidad de vida. En particular, la elección del mejor modelo y la evaluación de las variables independientes resultan cruciales para determinar qué factores influyen en la calidad de vida de los transportistas y cómo se pueden mejorar sus condiciones laborales y de vida.

4.2.2 Elección del modelo

Se han calculado las estimaciones de los modelos de elección binaria: probit, logit y el de valor extremo. A continuación, se muestra una tabla resumen de los modelos probabilísticos calculados, la cual sirve para analizar los criterios de evaluación necesarios para seleccionar un modelo dentro de un portafolio.

Tabla 23

Resumen de los modelos binarios: Probit y Logit y Valor Extremo

Criterio	Logit	Probit	Extreme value
McFadden R-squared	0.124331	0.124912	0.124052
Akaike info criterion	1.263498	1.2627	1.263881
Schwarz criterion	1.35129	1.350493	1.351673
Hannan-Quinn criter.	1.299172	1.298374	1.299555
Log likelihood	-78.75911	-78.70687	-78.78418
LR statistic	22.36502	22.46949	22.31487
Prob (LR statistic)	0.000055	0.000052	0.00056

Fuente: Estimaciones de los modelos binarios

Los resultados obtenidos en los modelos se muestran en la tabla 23: Logit, Probit y Extreme Value. Es importante señalar que, de las tres estimaciones de modelos anteriores, se debe elegir el modelo que mejor describa la relación entre las variables. Los criterios para la selección del mejor modelo son tener un coeficiente de determinación de McFadden más alto, así como el índice de máxima verosimilitud (log-verosimilitud) y el estadístico LR statistic. Por el contrario, debería aplicarse a los criterios informativos de Akaike, Schwartz y Hannan-Quinn. Es decir, el valor más pequeño posible.

Por tanto, dentro del portafolio de modelos, encontramos que el modelo probit tiene los mejores indicadores. Por ello, los modelos seleccionados anteriormente se muestran a continuación.

Tabla 24

Representación del modelo elegido: Probit

Method: ML - Binary Probit (Newton-Raphson / Marquardt steps)

Date: 04/15/23 Time: 15:23

Sample: 1 131

Included observations: 131

Convergence achieved after 3 iterations

Coefficient covariance computed using observed Hessian

Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
----------	-------------	------------	-------------	-------

C	3.960011	0.880805	4.495899	0.0000
INGF	-0.002058	0.000560	-3.673227	0.0002
SER_SAL	-0.318737	0.142684	-2.233870	0.0255
SER_EDU	-0.377773	0.149753	-2.522640	0.0116
McFadden R-squared	0.124912	Mean dependent var		0.442748
S.D. dependent var	0.498618	S.E. of regression		0.463363
Akaike info criterion	1.262700	Sum squared resid		27.26759
Schwarz criterion	1.350493	Log likelihood		-78.70687
Hannan-Quinn criter.	1.298374	Deviance		157.4137
Restr. deviance	179.8832	Restr. log likelihood		-89.94162
LR statistic	22.46949	Avg. log likelihood		-0.600816
Prob(LR statistic)	0.000052			
Obs with Dep=0	58	Total obs		131
Obs with Dep=1	73			

Fuente: Estimaciones de los modelos binarios.

Cabe precisar que la variable dependiente toma el valor de 1 cuando la percepción sobre su calidad de vida del transportista es mala y 0 cuando es buena.

Del mismo modo las variables independientes acceso al servicio de salud y acceso al servicio de educación toman valores de 0 cuando lo califican como "Muy mala"; 1 si lo califican como "Mala"; 2 si es "Regular"; 3 si es "Buena" y 4 si es "Muy buena".

4.2.3 Análisis de indicadores estadísticos del modelo

Se recuerda la forma en que se formuló la hipótesis de investigación antes de llevar a cabo el análisis de los indicadores estadísticos del modelo seleccionado.

HP: Los niveles de ingresos monetarios, los servicios de salud y educación a los que tiene acceso las familias de los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa, influyen significativamente en la percepción que tienen respecto a la baja calidad de vida.

Es necesario poner a prueba esta proposición para determinar si es verdadera o no, por lo que se realizan las pruebas estadísticas clave de relevancia global e individual.

A. Prueba de relevancia global

Esto nos permite determinar si las variables independientes y la constante del modelo tienen la capacidad de explicar la variable dependiente. Como resultado, se proponen las siguientes hipótesis estadísticas que se analizarán.

- $H_0: \beta_0 = \beta_1 = \beta_2 = 0$ (De cumplirse esta hipótesis, se afirmaría que las variables independientes no son significativas para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa).
- $H_a: \beta_0 \neq \beta_1 \neq \beta_2 \neq 0$ (De cumplirse esta hipótesis, se afirmaría que las variables independientes si son significativas para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa).

Para llevar a cabo la prueba de relevancia global, es necesario establecer un nivel de significancia que representa el margen de error máximo con el cual se puede afirmar una conclusión. En este estudio, se ha fijado el nivel de significancia en 0.05 o 5% debido a que se trata de un análisis en el campo de las ciencias sociales.

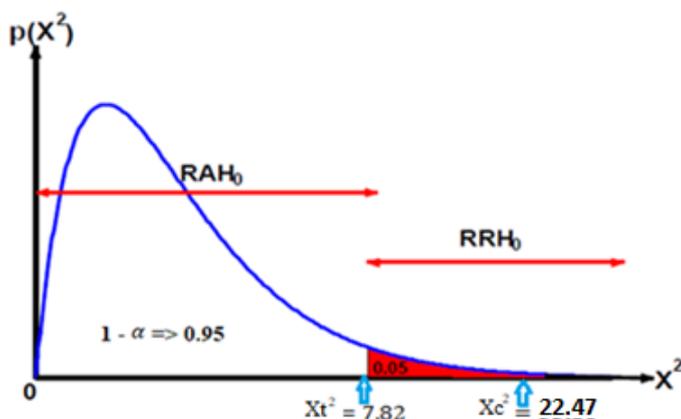
Es importante determinar el grado de libertad para poder definir el punto crítico en la distribución que delimita las regiones de aceptación y rechazo de la hipótesis nula estadística.

$$gl = 4 - 1 = 3$$

Una vez obtenido ambos valores, se procede a delimitar las áreas de rechazo o de aceptación de la hipótesis, de manera gráfica, donde se ubica al valor del punto crítico igual a 7.82 de acuerdo con la significancia y al grado de libertad.

Figura 22

Distribución chi cuadrado para la prueba



Fuente: Elaboración propia. Programa EViews.

El criterio de decisión establece que el valor calculado del estadístico se debe comparar con el valor tabulado. Si el valor calculado es menor que el punto crítico (7.82), se encuentra en la región de aceptación de la hipótesis nula, lo que indica que las variables

explicativas no son significativas para explicar la variable dependiente. En contraposición, si el valor calculado del estadístico es mayor, se rechaza la hipótesis nula y se afirma que las variables explicativas sí son significativas.

En la tabla de regresión se puede observar que el valor de la estadística LR del modelo seleccionado es de 22.47, el cual es comparado con el valor tabular correspondiente. Se puede notar que el valor estimado de la regresión es mayor que el valor tabulado, lo que significa que se encuentra en la región de rechazo de la hipótesis nula estadística. Por lo tanto, se puede afirmar que los niveles de ingreso familiar, los servicios de salud y educación son significativos para explicar de manera importante la calidad de vida de los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa.

Además, se obtiene un valor de significancia global de estimación inferior al 5%, lo que confirma el cumplimiento de la hipótesis.

B. Prueba de relevancia individual

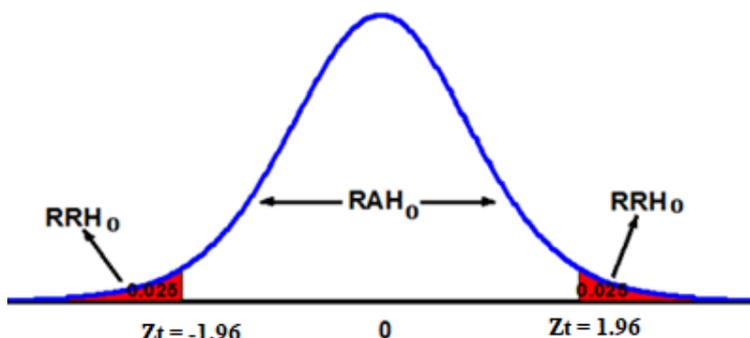
Al igual que en la prueba de relevancia global, en la prueba de relevancia individual se analiza la importancia de cada variable independiente para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa, pero en este caso, se hace de forma individual, es decir, se examina cada variable explicativa por separado. La hipótesis estadística se formula de la siguiente manera:

- $H_o : \beta_i = 0$ (La variable independiente “ingreso familiar, los servicios de salud y educación”, no es significativa para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa).
- $H_o : \beta_i \neq 0$ (La variable independiente “ingreso familiar, los servicios de salud y educación”, si es significativa para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa).

En la prueba de relevancia individual, se establece un nivel de significancia del 5%. A diferencia de la prueba de relevancia global, esta prueba tiene dos regiones de rechazo para la hipótesis nula y dos puntos críticos que dividen la distribución. El objetivo es determinar si cada variable explicativa es significativa para la variable dependiente de manera individual, es decir, sin la presencia de otras variables.

Figura 23

Puntos críticos en la distribución normal estándar Z, para $\alpha=0.05$.



Fuente: Elaboración propia. Programa EViews.

Una vez que se han establecido las regiones y los puntos críticos para el examen de relevancia individual, se contrastan con los resultados obtenidos en la estimación del modelo.

- **Análisis respecto al parámetro de la constante**

$$z_{c_1} = \frac{3.960011}{0.880805} \Rightarrow z_{c_1} = 4.495899$$

Luego de calcular el valor de z, se obtuvo un resultado de 4.49 en la distribución normal estándar. Al comparar este valor con el punto crítico, se encuentra en la región de rechazo de la hipótesis nula. Por tanto, se concluye que la constante del modelo es significativa en la explicación de la calidad de vida de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa, con un nivel de significancia del 5%.

- **Análisis respecto a la variable ingreso familiar**

$$z_{c_2} = \frac{-0.002058}{0.000560} \Rightarrow z_{c_2} = -3.673227$$

De manera análoga al análisis previo, se ha obtenido el valor estimado de la regresión de la variable de ingreso familiar, el cual es de -3.67. La comparación de este valor con el punto crítico correspondiente en la distribución normal estándar, nos permite rechazar la hipótesis nula y afirmar que la variable ingreso familiar es significativa para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa, considerando un nivel de significancia del 5%. Este análisis se ha llevado a cabo de forma

individual, evaluando únicamente el efecto de la variable ingreso familiar en el modelo, con el objetivo de determinar su relevancia en la explicación de la variable dependiente.

- **Análisis respecto a la variable servicio de salud**

$$z_{C_2} = \frac{-0.318737}{0.142684} \Rightarrow z_{C_2} = -2.233870$$

El valor estimado en la regresión de la variable servicio de salud es de -2.23, lo que indica que se encuentra en la región de rechazo de la hipótesis nula, confirmando así que la variable es significativa para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa de forma individual. Este resultado se obtiene con un nivel de significancia del 5%.

- **Análisis respecto a la variable servicio de educación**

$$z_{C_2} = \frac{-0.377773}{0.149753} \Rightarrow z_{C_2} = -2.522640$$

El valor estimado en la regresión en este caso es de -2.52, y al compararlo con el punto crítico se observa que cae en la región de rechazo de la hipótesis nula. Esto confirma que la variable servicio de educación es significativa de forma individual para explicar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa, con un nivel de significancia del 5%. En otras palabras, la presencia del servicio de educación influye significativamente en la calidad de vida de los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. Análisis de los efectos marginales

Se realizó un análisis de efecto marginal para conocer la prevalencia de las variables características, ingreso familiar, salud y educación en la variable dependiente. Los efectos marginales se conocen como elasticidades en la teoría económica y sus valores permiten conocer el alcance del cambio en la calidad de vida al considerar el crecimiento de cada variable independiente; Por tanto, es necesario utilizar derivadas parciales para estimar el modelo utilizando la siguiente expresión para todas las variables independientes.

- Análisis marginal respecto al ingreso familiar

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_INGF} = Prob\left(CV = \frac{1}{X_i}\right)_{SER_SAL=1} - Prob\left(CV = \frac{1}{X_i}\right)_{SER_SAL=0}$$

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_INGF} = 0.7567$$

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_INGF} \cong 76\%$$

Si los transportistas de trimóviles perciben ingresos mensuales por encima del promedio (S/. 1157), se puede afirmar que hay una probabilidad del 76% de que perciban su calidad de vida como buena, según el valor obtenido.

- Análisis marginal respecto al servicio de salud

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_SAL} = Prob\left(CV = \frac{1}{X_i}\right)_{SER_SAL=1} - Prob\left(CV = \frac{1}{X_i}\right)_{SER_SAL=0}$$

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_SAL} = 0.1137$$

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_SAL} \cong 11.4\%$$

Si los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa consideran que el servicio de salud que reciben mejoró, se puede afirmar que hay una probabilidad del 11.4% de que perciban su calidad de vida como buena o muy buena, según el valor obtenido.

- **Análisis marginal respecto al servicio de educación**

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_EDU} = Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)_{SER_EDU=1} - Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)_{SER_EDU=0}$$

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_EDU} = 0.2011844$$

$$\frac{\Delta Prob\left(CV_i = \frac{1}{X_i}\right)}{\Delta SER_EDU} \cong 20\%$$

Si los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa perciben que la calidad de la educación que reciben sus hijos o familiares mejora es posible afirmar que existe una probabilidad del 20% de que perciban su calidad de vida como buena o muy buena.

5.2. Relación entre variables

Después de llevar a cabo los análisis probabilísticos pertinentes según el tipo de investigación, se decidió seleccionar el modelo Probit entre los diferentes modelos disponibles. Este modelo proporcionó una explicación satisfactoria de la importancia de la calidad de vida de los conductores de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa.

5.3. Discusión con trabajos anteriores.

Reyes Robles (2017), en su investigación determina que los docentes de instituciones educativas estatales se sienten insatisfechos con la vida en general, además que la valoración que tienen los docentes de instituciones educativas estatales respecto a la CVL es ni alta ni baja, y también que existe una correlación significativa entre la SCV y la CVL de los docentes, pero esta es negativa y con tendencia ligeramente moderada. Comparando la coincidencia con el trabajo mencionado, se consigue obtener un resultado similar con relación a la calidad de vida ya que, para nuestro caso, las variables dependientes explican de manera satisfactoria la calidad de vida de los conductores de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa.

Chambilla (2017), en su investigación concluye lo siguiente: De acuerdo con los resultados de la hipótesis general, el coeficiente de correlación de Spearman (Rho) de 0,542 indica que existe una relación positiva moderada entre las variables, y el valor p es menor que 0,05, lo que indica que hay una relación significativa entre la calidad de vida en el trabajo y la productividad de la empresa Grúas & Negociaciones del Sur S.C.R.L. .

Por otro lado, los resultados de la hipótesis específica indican que el coeficiente de correlación de Spearman (Rho) de 0,332 indica que hay una relación positiva baja entre las variables, y el valor p es menor que 0,05. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa (H1).

Al comparar los resultados de la presente investigación con el trabajo mencionado, se observa que las variables explicativas consideradas son diferentes.

Cuba, Jurado, & Romero (2013), en su investigación concluye en que la funcionalidad familiar no se relaciona a la calidad de vida percibida en este estudio. Al compararlos con los resultados en la presente investigación vemos que las variables independientes difieren con el trabajo mencionado, porque en la presente investigación las variables independientes explican de manera significativa la variable dependiente.

CONCLUSIONES

1. De acuerdo con el modelo econométrico, los niveles de ingreso familiar, el acceso deficiente a los servicios de salud y educación son factores que influyen significativamente en la percepción de los transportistas de trimóviles acerca de su calidad de vida. Esta conclusión se apoya en el valor probabilístico estimado del modelo (probit), que es menor al 5%. Estos hallazgos sugieren que para mejorar la calidad de vida de los transportistas de trimóviles, es necesario mejorar la calidad del servicio de salud y educación, así como también aumentar los ingresos familiares.
2. Respecto al nivel de ingreso familiar de los transportistas, más del 80% de estos no obtienen los ingresos necesarios para cubrir la canasta básica familiar de 4 personas. Toda vez que para el 2022 el costo de la canasta básica asciende a S/.415 mensuales por habitante, es decir para una familia de cuatro integrantes dicho monto asciende a S/. 1660 mensual. Por otra parte, el 50.4% consideran que sus ingresos no son suficientes para brindar una adecuada calidad de vida a su familia. Y de acuerdo con la estimación del modelo econométrico, se determinó que los ingresos tienen un efecto de 0.76 en la percepción sobre su calidad de vida; es decir, si el ingreso mensual percibido supera el promedio (S/. 1157), existe una probabilidad del 76% de que perciban su calidad de vida como buena.
3. Respecto al acceso al servicio de salud se concluye que: El 67.2% percibe que el servicio que recibe es regular a mala, es decir de cada 10 transportistas de trimoviles, 7 de ellos consideran que el servicio de salud no es bueno. De acuerdo con la estimación del modelo econométrico, se determinó que la valoración del servicio de salud tiene un efecto de 0.12 en la percepción sobre su calidad de vida; es decir, si el servicio de salud que recibe el transportista y sus familiares mejora existe una probabilidad del 12% de que perciba su calidad de vida como buena.
4. Respecto al acceso al servicio de educación: El 59.1% de los transportistas perciben que el servicio educativo que reciben sus hijos es de regular a mala. De acuerdo con la estimación del modelo econométrico, se determinó que la percepción del servicio educativo tiene un efecto de 0.20 en la percepción sobre su calidad de vida; es decir, si el transportista percibe que servicio educativo mejora existe una probabilidad del 20% de que perciban su calidad de vida como buena.

RECOMENDACIONES

- En la investigación realizada, también se descubrió que existen otras variables además de las propuestas para explicar la calidad de vida de los transportistas, como: Vivir en un entorno confortable, realizar actividad física y llevar una vida activa y con buen humor. Por lo que recomiendo que, en futuras investigaciones similares, se incorporen esos otros factores.
- A las autoridades de la Municipalidad Provincial de Leoncio Prado, se recomienda mejorar las pistas de la ciudad, con la finalidad de ofrecer mejores condiciones de trabajo a los transportistas y con ello reducir los costos de operación de los vehículos que perjudican los ingresos percibidos por su trabajo.
- A los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa se recomienda que estudien o capaciten en diversos temas (reglas de tránsito) para así lograr mejorar su calidad de vida.
- A las autoridades de la Municipalidad Provincial de Leoncio Prado., se recomienda brindar capacitaciones y/o asesorías a los transportistas de trimóviles del distrito de Rupa Rupa con respecto a temas de seguridad vial o temas que puedan ayudar a mejorar su calidad de vida.
- Finalmente, se recomienda que en el trabajo de campo (encuestas, entrevistas u otras técnicas), se puedan hacer mejoras incorporando a los demás miembros de la familia y autoridades notables de la localidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcantara Moreno, G. (1 de Junio de 2008). La definición de salud de la Organización Mundial de la Salud y la interdisciplinariedad. Redalyc. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/410/41011135004.pdf>
- Alfonso, U. (10 de Enero de 2012). Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. Scielo. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-48082012000100006
- Aponte Daza, V. (2015). Calidad de vida en la tercera edad. Scielo. Obtenido de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-21612015000200003
- Arango, M. (Abril de 13 de 2020). Banco de Desarrollo de América Latina. Obtenido de Banco de Desarrollo de América Latina: <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2020/04/gestion-del-impacto-del-covid-19-en-el-sector-financiero/>
- Ardilla, R. (2013). Calidad de vida: una definición integradora. Revista Latinoamericana de Psicología. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/805/80535203.pdf>
- BDO. (2020). BDO. Obtenido de BDO: <https://www.bdo.com.pe/es-pe/blogs/blog-bdo-peru/marzo-2020/%C2%BFcuales-son-las-diferencias-entre-estado-de-emergencia-y-emergencia-sanitaria>
- CENTRUM. (2016). Regiones con baja calidad de vida según Índice de Progreso Social del Perú 2016. GanaMas, <https://revistaganamas.com.pe/centrum-quince-regiones-tienen-baja-calidad-de-vida-segun-indice-de-progreso-social-regional-del-peru-2016/>.
- CEPAL. (2020). América Latina y el Caribe ante la pandemia del COVID-19. Efectos económicos y sociales.
- CEPAL. (2020). El desafío social en tiempos del COVID-19.
- Chambilla Quispe, U. M. (2017). Calidad de vida en el trabajo y productividad de la empresa grúas & negociaciones del sur S.C.R.L. 2016.
- CONGRESO. (1994). ley de tributación municipal. Obtenido de <http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1999/descentralizacion/leymuni.htm>

- Hernández Huayta, J., Chávez Meneses, S., & Yhuri Carreazo, N. (2016). Salud y calidad de vida en adultos mayores de un área rural y urbana del Perú.
- IFRC. (2020). IFRC. Obtenido de IFRC: <https://www.ifrc.org/es/introduccion/disaster-management/sobre-desastres/que-es-un-desastre/que-es-la-vulnerabilidad/>
- INEI. (2012). Tasa de asistencia escolar. Obtenido de https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1150/cap02.pdf
- IPE. (2020). Informe IPE. Impacto del COVID-19 en la economía peruana. 16ª Edición.
- Márquez, J. (2006). Una nueva visión del riesgo de crédito.
- Martínez de Aguirre, C. (1999). El cumplimiento de las obligaciones y sus subrogados en el Derecho Navarro. *Jurídica de Navarra*, N°27, 9-56.
- MEF. (2020). Ministerio de Economía y Finanzas. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: <https://www.mef.gob.pe/es/glosario-sp-10805>
- MEF. (2021). Perú - Gasto de consumo final de los hogares. Lima.
- Minedu. (2016). Resultados de la ECE 2016. Lima. Obtenido de <http://umc.minedu.gob.pe/resultadosece2016/>
- Miranda, J., Márquez Montero, G. M., & Loret de Mola, C. (2011). Calidad de vida vinculada a salud en población migrante rural - urbana y población urbana en Lima, Perú.
- Municipalidad Provincial de Leoncio Prado. (2019). Asociaciones de trimoviles en el distrito de Rupa Rupa.
- OMS. (2005). Estadísticas Sanitarias Mundiales. Obtenido de <https://www.who.int/healthinfo/statistics/whostat2005es2.pdf>
- OMS. (2020). Organización Mundial de la Salud. Obtenido de Organización Mundial de la Salud: <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>
- Osterling Parodi, F., & Mairo, C. F. (2013). Principios generales sobre el pago. *Ius et Ratio*, 65-74.
- Prado, P.-M. P. (2015). Plan de Desarrollo Concertado de Leoncio Prado. Obtenido de <http://www.munitingomaria.gob.pe/mplp/sites/default/files/mplp/documentosd-egestion/PDC2008-2015.pdf>
- Publico. (16 de Setiembre de 2018). Publico. Obtenido de Publico: <https://www.publico.es/sociedad/onu-desvela-son-paises-mejor-calidad-vida.html>

Quintana, G. D. (2015). lima.

RAE. (2020). Real Academia Española. Obtenido de Real Academia Española:
<https://www.rae.es/>

Reyes Robles, P. J. (2017). Satisfacción con la vida y calidad de vida laboral.

Saavedra, P. (2005). Riesgo y los acuerdos de Basilea. *Laberintos e Infinitos*, 223, 7-10.

SIISE. (s.f.). Ingreso per capita del hogar. Obtenido de
http://www.siise.gob.ec/siiseweb/PageWebs/POBREZA/ficpob_P27.htm

Testa, M. (1989). *Pensar en salud*.

Trigozo Barrera, J. P. (2018). Calidad de vida en el trabajo y su relacion con la satisfacción laboral en la cadena de ferreterias el imán.

Urzua, A. (2010). *Calidad de vida relacionada con la salud: Elementos conceptuales*.
Scielo. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rmc/v138n3/art17.pdf>

ANEXOS

Anexo 1 Encuesta



UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA DE LA SELVA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA

Mediante la presente encuesta, se recolectará datos que servirán para realizar el estudio sobre la percepción de la calidad de vida de las familias de los transportistas de trimoviles en el distrito de Rupa Rupa. en el año 2021.

DATOS GENERALES

- 1) Edad:
- 2) Sexo:
 - a) Masculino
 - b) femenino
- 3) Estado civil:
 - a) Soltero
 - b) Casado
 - c) Viudo
 - d) Divorciado
- 4) Vehículo propio:
 - a) Si () b) No ()

Variable dependiente (Y) = Calidad de vida.

- 5) Cuantos miembros conforman su hogar:
- 6) ¿En su familia hubo algún fallecido recientemente, ya sea por el covid u otra enfermedad?
 - a) Si b) No
- 7) ¿Material que predomina en su vivienda?
 - a. Material noble () b. Madera () c. Otros ()
- 8) ¿Cuenta con el servicio de agua las 24 horas del día?
 - b) Si b) No
- 9) ¿Qué tan satisfecho está con los objetivos logrados en su vida personal y familiar?
 - a. Nada satisfecho () b. Algo satisfecho () c. Nada satisfecho ()
- 10) ¿Como percibe la calidad de vida de usted y su familia?
 - a. Mala () b. Buena ()

Variable independiente (X₁) = Ingreso familiar

11) ¿Cuánto de ingreso genera en promedio mensualmente con su trimovil?

.....

12) Usted posee otros ingresos

- a) Si
- b) No

13) ¿Considera usted que sus ingresos son suficientes para, brindar una adecuada calidad de vida a su familia?

- a) Si
- b) No

Variable independiente (X₂) = Acceso deficiente al servicio de Salud.

14) De los miembros de su familia. ¿En caso de enfermedades en qué lugar se atiende con regularidad?

- a. Posta médica
- b. Hospital MINSA
- c. Hospital (ESSALUD)
- d. Clínica privada

15) ¿Cómo califica el servicio de salud que recibe usted y su familia?

- a) Muy buena
- b) Buena
- c) Regular
- d) Mala
- e) Muy mala

16) ¿Cómo considera usted la salud actual de su familia?

- f) Muy buena
- g) Buena
- h) Regular
- i) Mala
- j) Muy mala

17) ¿Cómo considera usted la salud actual de su familia, comparada con la de hace un año?

- a) Mejoró.
- b) Igual.
- c) Empeoró.

Variable independiente (X₃) = Acceso deficiente al servicio de Educación.

18) ¿Cuál es su nivel de educación logrado?

- a. Inicial
- b. Primaria
- c. Secundaria
- d. Técnico Sup
- e. Superior Uni

19) ¿Tienes hijos en edad escolar?

a) No..... **Fin de encuesta**

b) Si,

20) ¿Cómo califica el servicio de educación que reciben sus hijos?

k) Muy buena

l) Buena

m) Regular

n) Mala

o) Muy mala

21) ¿Actualmente algún miembro de su familia ha dejado de estudiar?

a) No

Si,

porque.....

.....

Anexo 2 Empresas de trimóviles en el distrito de Rupa Rupa

N°	Razón social	Unidades de trimoviles
1	Asociación de mototaxis N° 18	15
2	A. de mototaxis "Leoncio Prado"	19
3	A. de motocarros "Rupa Rupa"	39
4	A. de trimoviles N° 15	42
5	A. de mototaxis "Tinmar"	23
6	A. de transportistas "Seguro Express"	18
7	A. de transportistas "Microcuenca cueva de las pavas"	30
8	A. de mototaxis "Tours Pampas"	23
9	A. de mototaxis "Tours Milenio"	22
10	A. civil "Taxi selva tours"	21
11	A. de trimoviles "Brisas express"	30
12	A. de transportistas "Tito Jaime Fernández"	24
13	A. de trimoviles "Ricardo Palma"	37
14	A. de trimoviles "Huallaga"	32
15	A. de trimoviles "Nuevo Horizonte"	24
16	A. de mototaxis "Puerta de la amazonia"	35
17	A. de trimoviles "Indians tours Naranjillo"	28
18	A. de trimoviles "Línea universitaria"	36
19	A. de trimoviles "Mil oficios"	44
20	A. de trimoviles "Bella durmiente"	15
21	Empresa de trimóviles "Supte San Jorge SAC"	27
22	A. de trimóviles "Tours Tingo"	19
23	A. de trimóviles "Naranjillo express"	24
24	A. de trimoviles "Las Águilas"	38
25	A. de trimoviles "9 de octubre"	31
26	A. "Transtours la Perla"	47
27	A. de mototaxis "Taxi flores"	38

28	A. de trimoviles "Pendencia express"	29
29	A. de trimoviles "Tours las gradas"	41
30	A. de trimoviles "05 de noviembre"	28
31	Empresa de transporte "Los Colonos SAC"	21
32	A. de trimoviles "Ebra SRL"	16
33	A. de trimoviles "Los tingaleses"	48
34	Empresa de transporte "Afilador express SRL"	20
35	A. de trimoviles "Sven Erickson"	36
36	A. de trimoviles "Delicias express"	10
37	Empresa de transporte "Tours Rosales Express"	23
38	Empresa de transporte "Mixta el escorpión SAC"	43
39	A. de trimoviles "Sindicato único de trimoviles de servicio público LP"	25
40	A. de trimoviles "Turismo Tincocc"	31
41	A. de trimoviles "Taxi Bank"	42
42	A. de trimoviles "Turismo Bella"	27
43	A. de trimoviles "Las Golondrinas"	16
44	A. de trimoviles "Alberto Páez - Victo Raúl"	36
45	Empresa de transportes "Bajaj express SRL"	19
46	A. de trimoviles "1 de Julio y Dos Amigos"	20
47	Empresa de transportes "Real Tours"	24
48	A. de trimoviles "Los Ángeles de María"	17
49	Empresa de transportes "Cueva express"	45
50	A. de trimoviles "Turismo Inti"	28
51	A. de trimoviles "Fedajan express"	33
52	A. de trimoviles "Los Risueños"	37
53	A. de trimoviles "Taxi Red Leoncio Prado"	31

54	Empresa de transporte y turismo "Radio taxi express"	19
55	A. de trimoviles "Tours la kabaña"	40
56	A. de trimoviles "Pedro abad Saavedra"	28
57	Empresa de transporte "Selva Alegre"	25
58	A. de trimoviles "Electro Express"	36
59	A. de trimoviles "Supte Tulumayo"	41
60	A. de trimoviles "Identidad Real"	57
61	A. de trimoviles "Happy Word"	30
62	Empresa de transporte "El Velo de las Ninfas"	28
63	Empresa de transporte "Ruge León"	11
64	A. de trimoviles "Tupac express"	44
65	A. de trimoviles "Turismo Supte"	24
66	A. de trimoviles "Express Inti"	28
67	Empresa de transporte "Brisas del Huallaga"	45
68	A. de trimoviles "Puma Tours"	17
69	Empresa de transporte "Expreso Luyando"	39
70	A. de trimoviles "León de Oro"	27
71	A. de trimoviles "Victoria express"	51
72	A. de trimoviles "Tours los Ángeles"	38
73	Empresa de transportes "El paraíso express"	23
74	A. de trimoviles "3 Puerta Saldaña"	39
75	Empresa de transportes "Las vegas"	31
76	Empresa de transportes "Expreso Cuevas"	40
77	Empresa de transportes "Turismo Apiza"	54
78	Radio Taxi Floqui	21
79	A. de trimoviles "Hospital de Tingo María"	27
80	A. de trimoviles "Tour Santa Carmen"	18
81	A. de trimoviles "Expreso Picuroyacu"	41

82	A. de trimoviles "Catarata Santa Carmen"	23
83	Empresa de transporte "Rondos express"	34
	TOTAL	2506

Anexo 3 Matriz de consistencia de la Investigación

Tabla 25. Matriz de consistencia.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA	POBLACIÓN
<p>Problema General: Bajo nivel de calidad de vida de las familias de los transportistas de trimoviles en el distrito de Rupa Rupa, año 2021.</p>	<p>Objetivo General: Analizar los factores que explican la percepción sobre la baja calidad de vida de las familias de los transportistas de trimoviles en el distrito de Rupa Rupa.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Determinar la influencia que tiene el nivel de ingresos económicos que perciben los transportistas de trimoviles en el distrito de Rupa-Rupa en cuanto a la calidad de vida de estos y familiares. Determinar la influencia que tiene el servicio de salud al 	<p>Los niveles de ingresos monetarios, los servicios de salud y educación a los que tiene acceso los transportistas de trimoviles y familiares del distrito de Rupa Rupa, influyen significativamente en la percepción que tienen respecto a la calidad de vida.</p>	<p>Variable dependiente (Y) = Calidad de vida.</p> <p>Indicadores - Percepción sobre la baja calidad de vida.</p> <p>Variable independiente (X1) = Ingreso familiar.</p> <p>Indicadores - Ingreso promedio familiar</p> <p>Variable independiente (X2) = Acceso deficiente al</p>	<p>Clase De Investigación: La investigación que se realizará es fáctica aplicada.</p> <p>Tipo De Investigación: La investigación es de corte transversal.</p> <p>Nivel De Investigación: Se desarrollará a un nivel descriptivo y explicativo.</p>	<p>Población: 2506 transportistas de vehículos menores (empresa de trimoviles).</p> <p>Muestra: 131 transportistas</p>

	<p>que acceden los transportistas de trimoviles y familiares en cuanto a la percepción que tienen respecto a su calidad de vida en el distrito de Rupa-Rupa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Determinar la influencia que tiene el servicio de educación al que acceden los hijos de los transportistas de trimoviles en cuanto a la percepción que tienen respecto a su calidad de vida en el distrito de Rupa-Rupa. 		<p>servicio de Salud. <u>Indicadores</u> - Valoración del servicio de salud que acceden.</p> <p>Variable independiente (X3) = Acceso deficiente al servicio de Educación. <u>Indicadores</u> - Valoración del servicio de educación que acceden sus hijos.</p>		
--	---	--	--	--	--

Anexo 4 Modelos probabilísticos estimados

Dependent Variable: Y

Method: ML - Binary Extreme Value (Newton-Raphson / Marquardt steps)

Date: 02/24/23 Time: 00:30

Sample: 1 131

Included observations: 131

Convergence achieved after 4 iterations

Coefficient covariance computed using observed Hessian

Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
C	3.834761	0.929839	-4.124114	0.0000
INGF	-0.002202	0.000637	3.454593	0.0006
SER_SAL	-0.357288	0.155416	2.298912	0.0215
SER_EDU	-0.391021	0.148286	2.636936	0.0084
McFadden R-squared	0.123249	Mean dependent var		0.442748
S.D. dependent var	0.498618	S.E. of regression		0.462884
Akaike info criterion	1.264983	Sum squared resid		27.21117
Schwarz criterion	1.352775	Log likelihood		-78.85639
Hannan-Quinn criter.	1.300657	Deviance		157.7128
Restr. deviance	179.8832	Restr. log likelihood		-89.94162
LR statistic	22.17044	Avg. log likelihood		-0.601957
Prob(LR statistic)	0.000060			
Obs with Dep=0	58	Total obs		131
Obs with Dep=1	73			

Dependent Variable: Y

Method: ML - Binary Logit (Newton-Raphson / Marquardt steps)

Date: 05/03/23 Time: 10:37

Sample: 1 131

Included observations: 131

Convergence achieved after 3 iterations

Coefficient covariance computed using observed Hessian

Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
C	6.480426	1.516416	-4.273514	0.0000
INGF	-0.003340	0.000935	3.571107	0.0004
SER_SAL	-0.513540	0.236350	2.172800	0.0298
SER_EDU	-0.640598	0.257643	2.486374	0.0129
McFadden R-squared	0.124331	Mean dependent var		0.442748
S.D. dependent var	0.498618	S.E. of regression		0.463484
Akaike info criterion	1.263498	Sum squared resid		27.28178
Schwarz criterion	1.351290	Log likelihood		-78.75911
Hannan-Quinn criter.	1.299172	Deviance		157.5182
Restr. deviance	179.8832	Restr. log likelihood		-89.94162
LR statistic	22.36502	Avg. log likelihood		-0.601215
Prob(LR statistic)	0.000055			
Obs with Dep=0	58	Total obs		131
Obs with Dep=1	73			

Dependent Variable: Y
 Method: ML - Binary Probit (Newton-Raphson / Marquardt steps)
 Date: 04/15/23 Time: 15:23
 Sample: 1 131
 Included observations: 131
 Convergence achieved after 3 iterations
 Coefficient covariance computed using observed Hessian

Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
C	3.960011	0.880805	-4.495899	0.0000
INGF	-0.002058	0.000560	3.673227	0.0002
SER_SAL	-0.318737	0.142684	2.233870	0.0255
SER_EDU	-0.377773	0.149753	2.522640	0.0116
McFadden R-squared	0.124912	Mean dependent var		0.442748
S.D. dependent var	0.498618	S.E. of regression		0.463363
Akaike info criterion	1.262700	Sum squared resid		27.26759
Schwarz criterion	1.350493	Log likelihood		-78.70687
Hannan-Quinn criter.	1.298374	Deviance		157.4137
Restr. deviance	179.8832	Restr. log likelihood		-89.94162
LR statistic	22.46949	Avg. log likelihood		-0.600816
Prob(LR statistic)	0.000052			
Obs with Dep=0	58	Total obs		131
Obs with Dep=1	73			

Anexo 5 Estimación de Alfa de Cronbach

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,837	16

Estadísticos total-elemento

	Media de la escala si se elimina el elemento	Varianza de la escala si se elimina el elemento	Correlación elemento-total corregida	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento
@ 5. Cuantos miembros conforman su hogar.	83,60	55,559	,105	,853
@ 6. ¿En su familia hubo algún fallecido recientemente, ya sea por el covid u otra enfermedad?	83,40	54,248	,309	,835
@ 7. ¿Material que predomina en su vivienda?	83,07	56,961	,107	,843
@ 8. ¿Cuenta con el servicio de agua las 24 horas del día?	83,33	55,195	,219	,840
@ 9. ¿En la siguiente escala, como califica su satisfacción respecto a los objetivos logrados en su vida personal y familiar?	82,73	57,582	,160	,838
@ 10. ¿Como percibe la calidad de vida de usted y su familia?	82,77	57,013	,235	,836
@ 11. ¿Cuánto de ingreso genera en promedio mensualmente con su trimovil?	83,23	53,702	,390	,831
@ 12. Usted posee otros ingresos	83,47	51,844	,510	,825
@ 13. ¿Considera usted que sus ingresos son suficientes para, brindar una adecuada calidad de vida a su familia?	82,73	57,582	,160	,838

@ 14. De los miembros de su familia. ¿En caso de enfermedades en qué lugar se atiende con regularidad?	82,73	57,582	,160	,838
@ 15. ¿Cómo califica el servicio de salud que recibe usted y su familia?	83,37	53,206	,413	,830
@ 16. ¿Cómo considera usted la salud actual de su familia?	83,57	51,289	,614	,821
@ 17. ¿Cómo considera usted la salud actual de su familia, comparada con la de hace un año?	83,67	50,023	,729	,815
@ 18. ¿Cuál es su nivel de educación logrado?	83,57	51,289	,614	,821
@ 19. ¿Tienes hijos en edad escolar?	83,57	51,909	,645	,821
@ 20. ¿Cómo califica el servicio de educación que reciben sus hijos?	83,57	51,289	,614	,821
@ 21. ¿Actualmente algún miembro de su familia ha dejado de estudiar?	83,57	51,289	,614	,821