



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



TESIS:

“INCREMENTO DE INGRESOS Y CRECIMIENTO DEL
PARQUE AUTOMOTOR EN LA PROVINCIA DE CUSCO
PERIODO 2010-2018”

Presentado por los bachilleres

Bach. Aguilar Cano Jhoset Duan ,

Bach. Velarde Licuona Liz Ariana

Para optar el título profesional de

Economista

Asesor

Dr. Carlos Axel, Serna Gongora

CUSCO - PERÚ

2019



Presentación

Señor Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco. Dr. Fortunato Endara Mamani. Señores docentes miembros del honorable jurado: es grato poner a vuestra disposición el presente trabajo de investigación denominado: **“INCREMENTO DEL INGRESO Y CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA PROVINCIA DE CUSCO PERIODO 2010-2018”** Estudio que se realizó con el propósito de dar a conocer en qué medida el crecimiento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor, para ello se hará uso del programa SPSS que tiene por finalidad, generar instrumentos y procedimientos que permitirán validar, mejorar y cuantificar los datos obtenidos a partir de las encuestas realizadas por los tesisistas.



Agradecimientos

En primer lugar, doy gracias a nuestro creador, por darme la oportunidad de llegar hasta este momento de mi vida con buena salud y por darme la mejor compañía del mundo que es mi familia.

A mis padres por su infinito amor brindándome su apoyo y confianza en los momentos que más necesitaba y por ayudarme a cumplir uno de los sueños más anhelados de mi vida.

A mi hermosa familia por ser una fuente de inspiración y ser un motivo de seguir superando.

A la Universidad Andina de Cusco por darme la gran oportunidad de ser parte de la gran familia.

A mis asesores por su paciencia y ayudarme en el proceso de elaboración de mi trabajo de investigación.

Bach. Aguilar Cano Jhoset Duan



Doy gracias a nuestro padre redentor por su infinito amor, por ser la esperanza y fe ante las pruebas que me puso la vida, por estar presente dándome la fuerza necesaria y nunca dejarme desamparada ante estas situaciones.

A mí madre Delia a mi padre Domingo que en paz descanse, a mis hermanos Armstrong y Juan por su apoyo incondicional. A la empresa Camec Ingenieros.

A los profesores de la Universidad Andina del Cusco sobre todo a mi asesor y dictaminantes por su paciencia y brindarme todos sus conocimientos.

A la Universidad Andina del Cusco por abrirme las puertas y brindarme una educación profesional.

Bach. Velarde Licuona Liz Ariana



Dedicatoria

A Dios todo poderoso por ser una de las compañías incondicionales en el transcurso de mi vida y por estar presente en cada paso que doy, por ser la fortaleza de mi vida.

A mis padres y a mi hermosa familia porque ellos son los motores en el proceso de cumplimiento de uno de mis sueños que es contar con una carrera profesional.

Bach. Aguilar Cano Jhoset Duan

En primer lugar a Dios por darme la oportunidad de vivir por ser la fortaleza y todo los momentos de mi vida.

A mi familia por su apoyo, consejos y enseñarme buenos valores los cuales han permitido que sea una persona muy servicial para la sociedad.

Bach. Velarde Licuona Liz Ariana



Nombres y apellidos del jurado de tesis y del asesor

Jurados:

Econ. Cecilia Clorinda Santander Medina

Mg. Juan Daniel Gallegos Cárdenas

Asesor:

Dr. Carlos Axel, Serna Góngora



Índice

Presentación.....ii
Agradecimientos..... iii
Dedicatoria v
Nombres y apellidos del jurado de tesis y del asesorvi
Índicevii
Índice de tablas x
Índice de figurasxii
Resumen xiii
Abstract..... xv
Listado de abreviaturas.....xvii

CAPÍTULO I
INTRODUCCION

1.1. Planteamiento del problema..... 1
1.2. Formulación del problema 8
1.2.1. Problema general 8
1.2.2. Problemas específicos 8
1.3. Objeto de investigación..... 8
1.3.1. Objetivo general..... 8
1.3.2. Objetivos específicos 8
1.4. Justificación de la investigación..... 8
1.4.1. Relevancia social 8
1.4.2. Implicancias prácticas 9
1.4.3. Valor teórico 9
1.4.4. Utilidad metodológica..... 9
1.4.5. Viabilidad o factibilidad..... 9
1.5. Delimitaciones de la investigación..... 9
1.5.1. Delimitación temporal..... 9
1.5.2. Delimitación espacial 10
1.5.3. Delimitación conceptual 10

CAPITULO II
MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes de la investigación 11
2.1.1. Antecedentes internacionales 11
2.1.2. Antecedentes nacionales 13
2.1.3. Antecedentes locales 15



2.2. Bases legales 16

2.3. Bases teóricas..... 18

2.3.1. Crecimiento económico 18

2.3.1.1. Contexto macroeconómico..... 18

2.3.1.2. Situación socioeconómica y demográfica 19

2.3.1.3. El impacto de los mayores ingresos sobre el transporte urbano 21

2.3.1.4. Ingreso Per Cápita..... 23

2.3.2. Parque automotor 23

2.3.2.1. Breve historia del Parque automotor en el Perú 23

2.3.2.2. Efectos del MERCOSUR en la industria automotriz: 24

2.3.2.3. La industria automotriz en el mundo..... 25

2.3.2.4. Tipos de vehículos que conforman el parque automotor 27

2.4. Marco conceptual..... 29

2.5. Formulación de hipótesis 32

2.5.1. Hipótesis general..... 32

2.5.2. Hipótesis específicas 32

2.6. Variables de estudio 33

2.6.1. Variables..... 33

2.6.2. Operacionalización de variables..... 34

**CAPITULO III
METODO DE INVESTIGACION**

3.1. Tipo de investigación 36

3.2. Enfoque de la investigación 36

3.3. Diseño de la investigación 36

3.4. Alcance de investigación 36

3.5. Población y muestra de la investigación 37

3.5.1. Población 37

3.5.2. Muestra 37

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos 37

3.6.1. Técnicas 37

3.6.2. Instrumentos 38

3.7. Procesamiento de datos 38

**CAPITULO IV
RESULTADO DE LA INVESTIGACIÓN**

4.1. Datos generales de la población de estudio 39



4.2. Resultados de la variable incremento de ingresos 42

4.3. Resultados de la variable crecimiento del parque automotor 55

4.4. Pruebas de la hipótesis 66

4.4.1. Relación de la variable incremento de ingresos y Rendimiento de la actividad económica 66

4.4.3. Relación de la variable crecimiento del parque automotor con importación de vehículos 68

4.4.5. Relación entre en incremento de ingresos y el crecimiento del parque automotor. .. 70

a) Planteamiento de la Hipótesis 70

CAPITULO V
DISCUSIÓN

5.1. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos..... 71

5.1.1. Analizando el incremento de ingresos..... 71

5.1.2. Analizando el crecimiento del parque automotor 72

5.2. Limitaciones del estudio 73

5.2.1. Con relación al trabajo de campo 73

5.2.2. Con relación a las limitaciones económicas 74

5.3. Comparación crítica con la literatura existente 74

5.4. Implicancias del estudio 77

5.4.1. Implicancia practica 77

Conclusiones..... 78

Recomendaciones80

Referencias Bibliográficas 83

ANEXOS86

Matriz de consistencia 87

Matriz de instrumento para recolección de datos 88

Instrumento de recolección de datos 89

**Índice de tablas**

Tabla 1 <i>Parque automotor nacional estimado por clases de vehículo según departamento: 2016</i>	4
Tabla 2 <i>Operacionalización de las variables</i>	34
Tabla 3 <i>Sexo</i>	39
Tabla 4 <i>Rango de edad</i>	40
Tabla 5 <i>¿Cuál es su lugar de procedencia?</i>	41
Tabla 6 <i>¿Cuál fue su tipo de actividad económica hasta el año 2010?</i>	42
Tabla 7 <i>¿Cuál es su tipo de actividad económica actualmente?</i>	43
Tabla 8 <i>¿Cuáles son los principales gastos?</i>	44
Tabla 9 <i>¿Cuál es su principal fuente de financiamiento?</i>	46
Tabla 10 <i>¿Considera que los últimos años incremento sus ingresos?</i>	47
Tabla 11 <i>¿Cuánto fue su ingreso mensual hasta el año 2010?</i>	48
Tabla 12 <i>¿Cuánto es su ingreso mensual actualmente?</i>	49
Tabla 13 <i>¿En que gasta la mayor parte de los ingresos del hogar?</i>	50
Tabla 14 <i>¿Cuáles son sus fuentes de ingresos?</i>	51
Tabla 15 <i>¿Cuál es su situación laboral?</i>	52
Tabla 16 <i>¿Cuál es su nivel de educación?</i>	53
Tabla 17 <i>¿Tiene ingreso de alguna otra fuente?</i>	54
Tabla 18 <i>¿Normalmente cómo se moviliza?</i>	55
Tabla 19 <i>¿Cuál es su propósito de adquisición de vehículo?</i>	56
Tabla 20 <i>¿En qué condición adquirió su vehículo?</i>	57
Tabla 21 <i>¿Con que recursos adquirió su vehículo?</i>	58
Tabla 22 <i>¿Usted tiene la capacidad de solicitar un préstamo crediticio?</i>	59
Tabla 23 <i>¿Cuenta con acceso a financiamiento para la adquisición de vehículos?</i>	60
Tabla 24 <i>¿Hace cuánto tiempo usted adquirió su vehículo?</i>	61
Tabla 25 <i>¿Qué tipo de vehículo posee usted?</i>	62
Tabla 26 <i>¿Cuántos vehículos posee?</i>	63
Tabla 27 <i>¿Usted adquirió sus vehículos cuando mejoro su economía?</i>	64
Tabla 28 <i>¿Sus familiares poseen vehículos?</i>	65
Tabla 29 <i>Incremento de ingresos con rendimiento de la actividad económica</i>	66
Tabla 30 <i>Incremento de ingresos con nivel de actividad económica</i>	67
Tabla 31 <i>Crecimiento del parque automotor con importación de vehículos</i>	68



Tabla 32 *Crecimiento del parque automotor con tipos de vehículos adquiridos*.....68

Tabla 33 *Incremento de ingresos con el crecimiento del parque automotor*70

**Índice de figuras**

<i>Figura 1.</i> Ingreso promedio mensual proveniente del trabajo- Cusco (soles).....	5
<i>Figura 2.</i> Mercado de San pedro 1940 Fuente: Video 1940 Cusco Antiguo- Cusco.....	5
<i>Figura 3.</i> Mercado de San pedro 2018 Fuente: Obtenido de Google Maps.....	7
<i>Figura 4.</i> Sexo	39
<i>Figura 5.</i> Rango de edad	40
<i>Figura 6.</i> ¿Cuál es su lugar de procedencia?.....	41
<i>Figura 7.</i> ¿Cuál fue su tipo de actividad económica hasta el año 2010?	42
<i>Figura 8.</i> ¿Cuál es su tipo de actividad económica actualmente?.....	43
<i>Figura 9.</i> ¿Cuáles son los principales gastos?.....	45
<i>Figura 10.</i> ¿Cuál es su principal fuente de financiamiento?	46
<i>Figura 11.</i> ¿Considera que los últimos años incremento sus ingresos?	47
<i>Figura 12.</i> ¿Cuánto fue su ingreso mensual hasta el año 2010?	48
<i>Figura 13.</i> ¿Cuánto es su ingreso mensual actualmente?.....	49
<i>Figura 14.</i> ¿En que gasta la mayor parte de los ingresos del hogar?	50
<i>Figura 15.</i> ¿Cuáles son sus fuentes de ingresos?	51
<i>Figura 16.</i> ¿Cuál es su situación laboral?.....	52
<i>Figura 17.</i> ¿Cuál es su nivel de educación?	53
<i>Figura 18.</i> ¿Tiene ingreso de alguna otra fuente?.....	54
<i>Figura 19.</i> ¿Normalmente cómo se moviliza?	55
<i>Figura 20.</i> ¿Cuál es su propósito de adquisición de vehículo?	56
<i>Figura 21.</i> ¿En qué condición adquirió su vehículo?.....	57
<i>Figura 22.</i> ¿Con que recursos adquirió su vehículo?	58
<i>Figura 23.</i> ¿Usted tiene la capacidad de solicitar un préstamo crediticio?	59
<i>Figura 24.</i> ¿Cuenta con acceso a financiamiento para la adquisición de vehículos?.....	60
<i>Figura 25.</i> ¿Hace cuánto tiempo usted adquirió su vehículo?	61
<i>Figura 26.</i> ¿Qué tipo de vehículo posee usted?.....	62
<i>Figura 27.</i> ¿Cuántos vehículos posee?.....	63
<i>Figura 28.</i> ¿Usted adquirió sus vehículos cuando mejoro su economía?	64
<i>Figura 29.</i> ¿Sus familiares poseen vehículos?	65



Resumen

El crecimiento del parque automotor es una problemática a nivel mundial, el Perú tiene un parque automotor de 2.6 millones (entre vehículos livianos y pesados, sin contar motos y trimotos). En la Provincia de Cusco el excesivo crecimiento del parque automotor se dio de manera alarmante durante los últimos años, provocando una serie de problemáticas. Por otra parte el incremento de los ingresos en nuestra provincia mejoró el índice de desarrollo humano lo que permitió que la mayoría de la población tenga sobrantes de sus ingresos y adquiera un vehículo. Por otro lado, el precio moderado de los vehículos la facilidad de compra y el incremento de la capacidad adquisitiva financiera de las personas, fueron motivos para el excesivo crecimiento del parque automotor.

El presente trabajo tiene como problema general: ¿En qué medida el incremento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018?, como objetivo principal se tiene: Analizar en qué medida el incremento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018.

La metodología de la investigación es de tipo descriptiva y correlacional, con un enfoque cuantitativo, de diseño no experimental de un alcance descriptivo, porque se analiza en qué medida el crecimiento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor.

Para los resultados de la investigación se cuenta con una población que está conformada por los pobladores con automóvil de la provincia de Cusco que son un total de 115000 pobladores, la muestra está conformada por 96 pobladores con automóvil. Las técnicas e instrumentos que se usaron fueron: la encuesta, observación directa y revisión documental e instrumentos: el cuestionario, lista de verificación y registros.

Los cuales permitieron llegar a los siguientes resultados donde del 93% se incrementaron sus ingresos en los últimos años y que el ritmo de crecimiento de los salarios ha sido



sostenido, con un crecimiento anual del 6.7%. El incremento de los ingresos generó un excedente e incremento la capacidad adquisitiva financiera para la compra de automóviles, lo que a su vez generó un crecimiento del parque automotor.

Palabras claves: Ingresos, parque automotor, transitabilidad, crecimiento económico, vehículo motorizado.



Abstract

The growth of the automotive fleet is a worldwide problem, Peru has a 2.6 million automotive fleet (between light and heavy vehicles, not counting motorcycles and trotters). In the Province of Cusco, the excessive growth of the automotive fleet occurred alarmingly during the last years, causing a series of problems. On the other hand, the increase in income in our province improved the human development index, which allowed the majority of the population to have surpluses of their income and purchase a vehicle. On the other hand, the moderate price of the vehicles, the ease of purchase and the increase in the financial purchasing capacity of the people, were reasons for the excessive growth of the car fleet.

The present work has as a general problem: To what extent the increase in income is associated with the growth of the car park in the province of Cusco 2010-2018 period? It is associated with the growth of the automotive fleet in the province of Cusco period 2010 - 2018.

The research methodology is descriptive and correlational, with a quantitative approach, of a non-experimental design of a descriptive scope, because it is analyzed to what extent the revenue growth is associated with the growth of the automotive fleet.

For the results of the research there is a population that is made up of

The inhabitants with automobile of the province of Cusco that are a total of 115000 inhabitants, the sample is conformed by 96 settlers with automobile. The techniques and instruments that were used were: the survey, direct observation and documentary review and instruments: the questionnaire, checklist and records.

Which allowed to reach the following results where their income increased 93% in recent years and that the rate of wage growth has been sustained, with an annual growth of 6.7%.



The increase in revenue generated a surplus and increased financial purchasing power for the purchase of cars, which in turn generated a growth in the car fleet.

Keywords: Income, automotive fleet, passability, economic growth, motor vehicle.



Listado de abreviaturas

VAB: valor agregado bruto

INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática

BCRP: Banco Central de Reserva del Perú

PEA: población económicamente activa

GLV: Gas Licuado Vehicular

GLP: Gas licuado del petróleo

NIC: Normas Internacionales de Contabilidad

SINARETT: Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito

SUTRAN: La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Planteamiento del problema

Hoy en día el caos vehicular se ha vuelto uno de los aspectos más problemáticos en todas las ciudades, ya que el incremento del parque automotor es de forma constante.

El incremento del parque automotor es una problemática en todo el mundo, el año 2016 se estimó 1,2 billones de automóviles en la tierra. La industria del automóvil se inicia en la década de 1890, con cientos de fabricantes, durante muchas décadas Estados Unidos fue el líder en este sector, para el año 1980 Japón se convirtió en líder, pero para el 2015 y hasta la actualidad, China ocupó el primer lugar con 24.5 millones de automóviles producidos. Esta creciente producción por parte de los países de potencia mundial provocó que las ciudades no tengan espacios para los vehículos y estén obligadas a crear regulaciones que limiten la propiedad de automóviles y el uso (Diario HOY, Enrique Kogan-2016).

En latinoamericana el mercado automotriz se encuentra en su buen momento, ya que las ventas de vehículos pasajeros y comerciales crecieron 4.9% este año con 4.28 millones de unidades de enero a septiembre 2018. La región se ubica como el cuarto mercado más grande detrás de China, Unión Europea y Estados Unidos. (Paz, 2018)

En el Perú hace casi nueve décadas los automóviles se integran a nuestro país, a inicios de los años 90, se abrió la importación de automóviles (nuevos y usados) lo cual incrementó drásticamente la oferta de vehículos por los años 1920 Lima contaba con 15 mil vehículos, De este modo, el número de automóviles nuevos vendidos pasó de 26.4 miles de unidades en 1994 a 41.2 miles de unidades en 1997. La curva de expansión en la venta de vehículos nuevos tuvo su punto de inflexión en 1997, ya que al año siguiente se incrementó el Impuesto Selectivo al Consumo – ISC al 30% (el cual se había incrementado de 10 a 20% durante los



años previos). Dicho impuesto gravaba todas las importaciones de vehículos nuevos, por lo que el costo de los mismos se incrementó. Además, la coyuntura económica mundial no fue favorable para el país, hubo una crisis financiera internacional y las fuentes de financiamiento de vehículos se contrajeron de manera importante. A ello se sumaron:

a) Las políticas del gobierno de turno, que favorecieron la importación de vehículos usados, los cuales competían con los vehículos nuevos.

b) La creación de los CETICOS (Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios), talleres en donde se invertía la dirección de los automóviles de la derecha a la izquierda.

c) Los beneficios arancelarios a la importación de dichos automóviles. (Asociación de Representantes Automotrices En El Perú (ARAPER)- 2006)

Como bien sabemos el parque automotor de nuestro país es el más antiguo, contaminantes y letales del continente. Para el año 2012 el parque automotor sobrepasaba los 2 millones 100mil vehículos y se vendió más de 180mil vehículos. Al finalizar el año 2013 el sector automotriz acumulo un crecimiento del 9% que equivale a 16,818, entre las marcas más demandadas en ese año fueron: Toyota, con 29,677 unidades, Hyundai con 22,366 unidades, Kia con 16,872 unidades, Chevrolet con 15,038 unidades y Nissan con 10,923 mil autos colocados, según reporte de la Asociación Automotriz.

En el contexto Peruano en solo siete años, el parque automotor sufrió un incremento indiscriminado: pasó de tener 2 millones 286 mil vehículos, en el 2009, a 5 millones 244 mil, en el 2015. Esta cifra se duplicó, sobre todo, por la entrada al país de una mayor cantidad de motocicletas, mototaxis y camionetas rurales (combis y minivanes), revela el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021, el cual fue publicado ayer en el diario oficial El Peruano. (Contreras, 2017).



En la provincia de Cusco desde hace muchos años el grave problema es el caos vehicular y/o congestión vehicular, que provoca: pérdidas de horas hombre, gasto de combustible, contaminación sonora y ambiental. Para el año 2012 el 80% del transporte público fue renovado. En el año 2013 el reporte de inmatriculados del registro de propiedad vehicular fue de 18,589, para el año 2016 el parque automotor llegó a un total de 73, 997 ocupando el cuarto lugar a nivel nacional. Este crecimiento desmedido de la flota vehicular se vio acompañado de una mala logística, diseño e infraestructura de las pistas lo que provocó que se convirtiera en una de las problemáticas más grandes de nuestra provincia. A consecuencia de todo ello llegamos a ocupar el cuarto lugar de los parques Automotores en el Perú, como muestra la tabla 1.

El crecimiento desmedido de la flota vehicular se dio a causa del incremento de los ingresos, el aumento de la capacidad adquisitiva financiera de las personas, el precio moderado de los vehículos y la facilidad de compra, que incentivó a la adquisición de vehículos privados en nuestra provincia Cusqueña.

En el Cusco, en el año 2017 Carlos Moscoso Perea afirmó que solo se cuenta con mil buses de transporte turístico, mil vehículos de transporte masivo los cuales transportan 42% de la población, 7 mil taxis y vehículos privados 111 mil1. (Rueda de Negocios , 2017).

Tabla 1

Parque automotor nacional estimado por clases de vehículo según departamento: 2016

Departamentos	CLASE DE VEHÍCULO									
	TOTAL	Automóvil	Station wagon	Camionetas			Ómnibus	Camión	Remolcador	Remolque Semirem.
				Pick-up	Rural	Panel				
TOTAL	2'661.719	1'167.041	403.193	283.479	365.316	43.387	80.119	213.155	43.604	62.425
Lima / Callao	1'752.919	807.529	284.251	163.793	236.502	31.006	50.441	116.601	29.520	33.276
La Libertad	190.073	77.440	21.459	25.037	18.382	1.372	7.105	21.208	4.548	13.522
Arequipa	187.929	89.335	14.236	21.353	27.142	1.989	5.099	16.853	4.804	7.118
Cusco	73.997	29.313	12.253	9.108	11.300	578	2.938	8.160	281	66
Lambayeque	68.261	30.741	5.908	9.192	9.418	1.034	1.348	8.088	572	1.960
Junín	67.049	22.296	12.308	8.749	9.715	295	2.139	9.231	881	1.435
Piura	55.060	23.771	4.922	10.378	7.915	400	1.280	5.503	518	373
Tacna	49.382	18.040	11.476	4.777	5.580	1.556	1.703	4.727	614	909
Puno	47.696	8.711	8.867	4.740	14.029	3.246	2.562	4.887	297	357
Áncash	33.542	14.484	5.472	4.009	5.555	235	940	2.415	199	233
Los demás	135.811	45.381	22.041	22.343	19.778	1.676	4.564	15.482	1.370	3.176

Fuente: Ministerio de transportes y comunicación

Por otro lado, Cusco experimento un crecimiento promedio anual de 7.1% durante el periodo 2008-2017, gracias a la actividad Minera e hidrocarburos. El PBI desde el 2001 – 2017 (variación acumulada %) fue de 142,8%. Cusco experimento dicha acumulación, puesto que la actividad minería representó 20,1%, registrando un decrecimiento de 3,9% respecto al 2011; el subsector hidrocarburos creció en 4,3%, mientras que las empresas mineras disminuyeron considerablemente en 36,3%, debido al bajo nivel de extracción del mineral de cobre (42,1%) de la Empresa Minera Xstrata Tintaya S.A.; así como, por la disminución en la extracción del mineral de oro (24,6%), de la Empresa Minera Xstrata Tintaya S.A. (43,8%) y la Minera Anabi S.A.C (16,0%). Para el año 2017 el PBI real fue de S/. 20,966. (Producto Bruto Interno Por Departamentos, 2001 – 2012-INEI).

Para el 2018 cusco experimento un crecimiento de su PBI en un 5.6%, donde destacaron los sectores de minería, turismo, construcción y servicios (el PERUANO, 2018), en base a estos datos analizaremos los ingresos de la provincia.

Con relación a la figura 1 de ingreso promedio mensual del trabajo, podemos observar que Cusco tuvo un crecimiento positivo de sus ingresos promedios mensuales durante estos últimos 8 años. Y según al instituto peruano de Economía el crecimiento promedio anual de

ingresos fue de 6.7%. donde en los últimos años se observó el incremento de ingresos económicos. Según el reporte de INEI (2018), figura 1, registró el ingreso promedio mensual proveniente del trabajo, en Cusco en el año 2015 se registró el ingreso de 1 025.6, en el año 2016 se registró 1 144.6, en el año 2017 se registró 1 064.7, el incremento de ingresos genera mayor consumismo y mayor diferencias sociales. Entonces como mencionamos anteriormente el incremento de los ingresos en nuestra provincia tuvo una relación con el crecimiento desmedido del parque automotor.

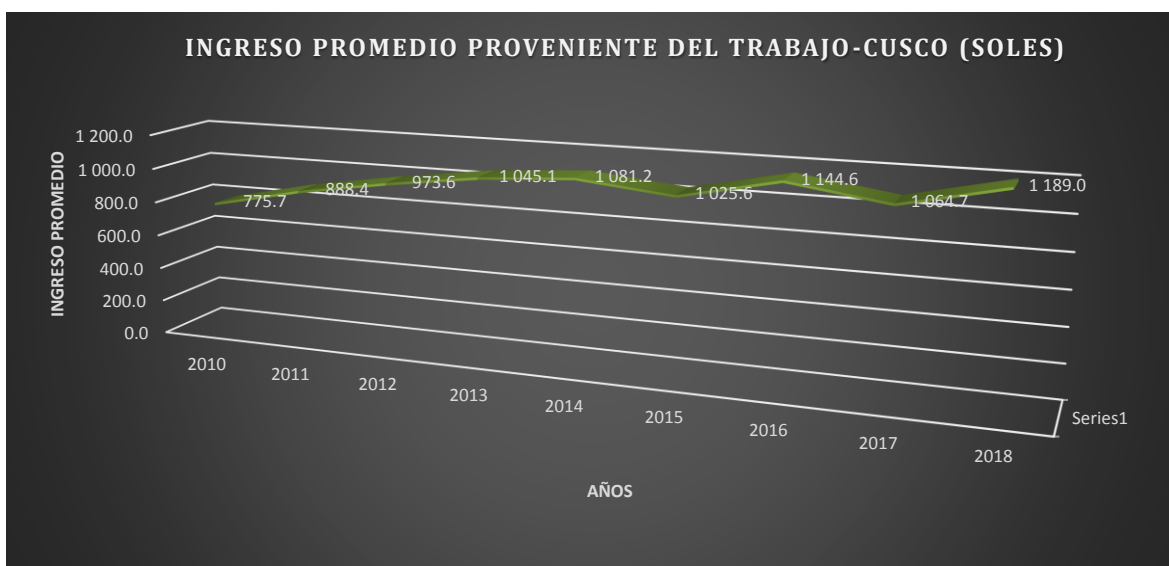


Figura 1. Ingreso promedio mensual proveniente del trabajo- Cusco (soles)

Fuente: Elaboración propia con datos del INEI

Cabe resaltar que el crecimiento de la población, así como el incremento de los ingresos, contribuyeron a mejorar la calidad de vida de las familias cusqueñas, y por otro lado generaron necesidades con el transporte público, puesto que las líneas de transporte público no cumplían con las expectativas de estas mismas, por esta problemática las familias optaron por el transporte privado.

Con relación al crecimiento del parque automotor se puede mencionar las diferentes problemáticas que llega a ocasionar como: las el aumento del tráfico y de la congestión vehicular principalmente en los últimos 7 años, lo que a la vez genera mayor contaminación

sonora y ambiental. A esto se suma el crecimiento urbano en Cusco. Esta falta de planificación, acompañada del tráfico generado por la sobrepoblación y la mala logística, diseño e infraestructura de las pistas, ocasiona, por una parte, que el transporte de carga por parte de las empresas y personas naturales con negocio se vea afectado, originando retrasos en sus pedidos, además de sobrecostos que afectan directamente al crecimiento de las empresas, y por otro lado que se ocasione accidentes de tránsito a diario.

El problema descrito genera una serie de problemas como la congestión y/o tráfico vehicular esto debido a que no contamos con una buena infraestructura vehicular y más allá de todo ello, la provincia de Cusco tiene un diseño de calles arquitectónicas para la transitabilidad de personas, más no un diseño para la transitabilidad vehicular. Haciendo énfasis en la infraestructura vehicular de la provincia de Cusco, se observa en la figura numero 2: Mercado San pedro en 1940, donde no transitaba ningún vehículo, en dicho lugar solo se realizaba la venta de productos agrícolas y el transito solamente era de comerciantes y compradores, actualmente se observa como una de las calles más transitadas tanto de vehículos públicos, privados y personas, y la congestión vehicular es notoria.



Figura 2. Mercado de San pedro 1940

Fuente: Video 1940 Cusco Antiguo- Cusco



Figura 3. Mercado de San Pedro 2018

Fuente: Obtenido de Google Maps

La figura 3 es una fotografía de 1954, que solo muestra el tránsito de dos vehículos y de personas. En la actualidad es una calle más, con congestión vehicular sobre todo por vehículos particulares y los de servicio de taxi.

El presente trabajo de investigación se centró en como el incremento de los ingresos está asociado al incremento del parque Automotor. Para describir esta problemática nos formulamos las siguientes preguntas:



1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿En qué medida el incremento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cómo es el incremento de los ingresos económicos en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018?
- ¿Cómo es el crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 - 2018?

1.3. Objeto de investigación

1.3.1. Objetivo general

Analizar en qué medida el incremento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018.

1.3.2. Objetivos específicos

- Analizar el incremento de los ingresos económicos en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018.
- Describir el crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018.

1.4. Justificación de la investigación

1.4.1. Relevancia social

El presente trabajo de investigación beneficia a la provincia de Cusco, porque permitió contar con datos estadísticos y de esta forma determinar o gestionar



políticas de prevención y regulación de efectos del crecimiento del parque automotor.

1.4.2. Implicancias prácticas

El presente trabajo de investigación ayuda a mejorar a la Provincia de Cusco para que las autoridades gestionen planes y propuestas que ayuden a reducir la aglomeración de vehículos en cada calle por los espacios estrechos de la Provincia de Cusco.

1.4.3. Valor teórico

Con relación a la justificación teórica se describirá y analizará las teorías del crecimiento de los ingresos y el crecimiento del parque automotor.

1.4.4. Utilidad metodológica

El desarrollo del presente trabajo, permite construir, validar y aplicar instrumentos de recolección de datos en forma adecuada, lo cual culminó con la evaluación detallada de incremento del ingreso y parque automotor en la provincia de Cusco.

1.4.5. Viabilidad o factibilidad

La presente investigación es viable porque se cuenta con la información respectiva como antecedentes necesarios, la colaboración y la disponibilidad de la provincia de Cusco, para realizar todo el trabajo de investigación.

1.5. Delimitaciones de la investigación

1.5.1. Delimitación temporal

El trabajo de investigación se realizará basado en la información del año 2010 al 2018.



1.5.2. Delimitación espacial

El presente trabajo de investigación se realizó dentro de la Provincia de Cusco.

1.5.3. Delimitación conceptual

La presente investigación desarrollada corresponde al área del incremento de ingresos y el crecimiento del parque automotor.



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales

Título: Impacto económico de la importación de automóviles en México: 1992-2011

Autor: Muñoz Varela, Myriam

Finalidad: Para obtener el título de licenciado en Economía internacional

Universidad: Universidad Autónoma de Chihuahua

Año: (2013)

Lugar: México.

Conclusiones:

- a) Aunque la importación de automóviles haya tenido un fuerte impacto (negativo) en un principio para la economía mexicana y la industria automotriz, se puede decir que la importación es una manera de mejora en la calidad de vida para las personas que no cuentan con un poder adquisitivo relativamente alto ya que les permite la posibilidad de obtener un vehículo que cubra sus necesidades de traslado.

Título: Aportación de la industria del automóvil al crecimiento económico de España e impacto de las tendencias actuales en el sector

Autor: Bordacheva Marina

Finalidad: Tesis de pregrado

Universidad: Universidad de Barcelona

Año: (2014)

Lugar: España

**Conclusiones:**

- b) Hemos estudiado en profundidad la influencia del sector del automóvil en la economía española y su desarrollo durante los últimos años. Principalmente su situación actual viene determinada por las consecuencias de la crisis económica iniciada en 2008, que afectó a las ventas a nivel global con una caída de un 4% entre 2008 y 2009 y un 8,35% en el periodo 2007-2009.
- c) En España, debido a que el sector del automóvil está orientado muy principalmente hacia el exterior (alrededor de un 90% de su fabricación total se vende fuera de España), la caída de sus exportaciones e importaciones con la llegada de la crisis económica en 2008 tuvo un efecto negativo muy importante en el comercio exterior global del país.
- d) Concretamente, durante el período 2008-2009 las exportaciones e importaciones de vehículos cayeron un 17,8% y 43,6% respectivamente (en valor) en comparación con 2007. La baja demanda en el mercado europeo, el principal destino de las exportaciones españolas, y las flojas ventas en España también tuvieron sus consecuencias: la producción de vehículos cayó casi un 25%, la facturación un 32% (incluyendo los componentes) y casi 80.000 personas perdieron su trabajo.
- e) Desde entonces, las automotrices que tienen sus centros de producción en España han centrado sus esfuerzos en conseguir en mejorar su capacidad exportadora y salir a buscar nuevos mercados. En dos años se ha conseguido la entrada a 30 destinos nuevos, entre los cuales los más importantes son Turquía, Argelia, Marruecos, Rusia, China y EEUU, llegándose en total a 120 países. La cuota de exportación de los mercados nuevos 71 alcanza ya en 2014 un 26% del total. Aunque aún está lejos del 74% que representan los mercados



Europeos, sin duda se trata de una apertura que abre nuevas perspectivas para el sector.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Título: Análisis del crecimiento económico en el Perú y su relación con las importaciones de autos asiáticos en el periodo 2010 al 2015

Autor: Fernández Bocanegra, Julio Eduardo

Finalidad: Tesis para obtener el grado de Bachiller en Administración de Empresas

Año: (2018)

Lugar: Lima

Conclusiones:

- a) La presente investigación se ha dedicado al análisis del crecimiento económico en el Perú y su relación con las importaciones de autos asiáticos. Para poder llevar a cabo nuestro trabajo este consistió en emplear una serie de metodologías donde aplicamos el estudio de casos, cuadros estadísticos, referencia de hechos históricos, encuestas entre otras técnicas para esta manera poder facilitar la exploración de dicha investigación que acredite el sustento debido de la hipótesis.
- b) El problema de investigación se basó en su gran sensibilidad referente a los distintos cambios económicos que se operan hoy en día en nuestro país y a la variedad de marcas de autos chinos que se comercializan con gran magnitud en los diferentes países.
- c) Como dato adicional podemos decir que en nuestro País durante dicho periodo se inició la comercialización del GLV y el GLP lo que llevo con esto a diversificar el consume de combustible entregando un ahorro económico en muchos hogares del País, como consecuencia de ello parte de la población que



se dedicaba al servicio de taxi se vio beneficiado por este recurso. Así mismo otra parte de la población se dio cuenta del gran beneficio que tenía este producto y empezó adquirir este recurso para instalarlo en sus autos y generar más ahorros.

Título: Reconocimiento del ingreso en la venta de vehículos para las empresas automotrices

Autor: Ruiz Olaya, Marco Antonio

Finalidad: Trabajo de investigación para optar el Grado Académico de Maestro en Tributación y Política Fiscal

Universidad: Universidad Tecnológica del Perú

Año: (Ruiz, 2016)

Lugar: Lima

Conclusiones:

- a) Al momento de la entrega física del vehículo la automotriz transfiere los riesgos y beneficios significativos a la propiedad de este bien porque el cliente ya los asume, por ejemplo, asume el riesgo de robo, daño, pérdida o cualquier siniestro.
- b) La automotriz no debe reconocer los ingresos antes de la entrega física del vehículo porque no se han transferido al cliente los riesgos y beneficios significativos de la propiedad.
- c) La NIC 18 establece las cinco condiciones que se deben de cumplir para que la automotriz reconozca el ingreso por la venta de vehículos, es en el momento en que la propiedad económica es transferida al cliente, es decir en el momento de la entrega física del vehículo y ocurre en un momento diferente a la transferencia legal.



2.1.3. Antecedentes locales

Título: la estructura de financiamiento y su influencia en los resultados de las empresas concesionarias de vehículos de Cusco-2012

Autor:

Mamani Barrientos, Beber

Márquez Quispe, Guillermo Juan

Finalidad: tesis para obtener el título profesional de contador público

Año: (2015)

Lugar: Cusco

Conclusiones:

- a) A través del trabajo de investigación realizado se llegó a la conclusión de que la estructura de financiamiento tiene una influencia alta sobre los resultados de las empresas concesionarias de vehículos del Cusco, debido a que la inclusión o no de deuda dentro de la estructura de financiamiento de las empresas produce una variación importante en los resultados de las mismas. Esto se manifiesta en una variación de la rentabilidad sobre la inversión (ROE), pasando de 14% en un escenario en el que la empresa financia sus inversiones exclusivamente con recursos propios, hasta 16.33% y 15.87% por la inclusión de deudas a corto y largo plazos, respectivamente. De la misma manera, se manifiestan incrementos en las utilidades por acción, mostrándose que en ausencia absoluta de recursos externos las mismas ascienden a 0.162, mientras que con la incorporación de deudas a corto y largo plazos alcanzan cifras de 0.195 y 0.189, respectivamente.
- b) se concluye que, en presencia de deuda, el costo de las diversas fuentes financieras, representado por el Costo Promedio Ponderado del Capital



(CPPC), disminuye de 12% (en ausencia de deuda) a 11.1025% por incorporación de financiamiento a corto plazo, y a 11.1003% por inclusión de deuda a largo plazo.

- c) Todas estas implicancias financieras se producen debido a que las empresas que utilizan deuda dentro de su estructura de financiamiento gozan de un beneficio fiscal en cuanto a que los intereses son aceptados como gastos para la determinación del impuesto a la renta mientras que las empresas que no utilizan deuda no tienen este beneficio. Adicionalmente, la estructura de financiamiento de las empresas concesionarias también ejerce una alta influencia sobre sus resultados debido a que se produce un incremento en el valor de la empresa cuando esta utiliza deuda.
- d) Otra conclusión que se obtiene, es que, de las diversas fuentes de financiamiento externo existentes en nuestro medio, las empresas concesionarias recurren al financiamiento bancario, dado que, las empresas bancarias al tener mayor solidez financiera ofrecen menores tasas de interés que otras entidades del Sistema Financiero, aunque los requisitos para acceder a dicho financiamiento son más estrictos. Finalmente, se concluyó que más del 80% de las empresas concesionarias de vehículos de la Región Cusco tienen contratos de concesión a plazo determinado con exclusividad de marca para la venta de vehículos.

2.2. Bases legales

2.2.1. Ley N° 30536.- Ley que fomenta la renovación del Parque Automotor y la formalización en la venta de unidades inmatriculadas

El objeto de la presente Ley es facilitar la venta, a través de un sistema formal, de los vehículos inmatriculados por parte de las personas naturales con la finalidad de



renovar el parque automotor y proteger el medio ambiente, así como combatir el lavado de activos en las transacciones de venta de vehículos usados (República, 2017).

Modificación del literal

a) Del artículo 13 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo Modifícase el literal el artículo 13 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado mediante el Decreto Supremo 055-99-EF, con el siguiente texto:

La base imponible está constituida por:

- El valor de venta, en las ventas de bienes e importaciones intangibles. Para los casos de venta de vehículos automóviles inmatriculados que hayan sido adquiridos de personas naturales que no realizan actividad empresarial ni son habituales en la realización de este tipo de operaciones, la base imponible se determina deduciendo del valor de venta del vehículo, el valor de su adquisición, el mismo que tendrá como sustento el acta de transferencia vehicular suscrita ante notario”. (República, 2017).

2.2.2. Ley que fortalece el servicio de transporte público terrestre de personas

La presente ley tiene como objeto establecer normas complementarias para la regulación del servicio de transporte público terrestre regular de personas a nivel nacional, regional y provincial con la finalidad de fortalecer la fiscalización y supervisión de seguridad vial, así como combatir la informalidad en los servicios de transporte de pasajeros, en protección en el transporte terrestre de personas (Leon , 2017).



Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT)

- Sistema Nacional de Registros de Transporte y Tránsito (SINARETT), creado por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y sus normas modificatorias y complementarias, se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales se encuentran obligados, bajo responsabilidad, a remitir periódicamente la información actualizada indicada en el artículo 6° de la presente Ley, conforme lo establezca el reglamento. (Leon , 2017)

Promoción de Centros de Comando y Comunicación en unidades desconcentradas de SUTRAN

- De conformidad con las funciones de supervisión, fiscalización, control y sanción establecidas en el numeral 2. Del artículos 4° de la Ley N° 29380, Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercaderías, dicha entidad deberá promover la creación de Centros de Comando y Comunicación en unidades desconcentradas en todos los departamentos del Perú, a fin de mantener la interconexión de la información de los dispositivos de localización satelital, (GPS, Global Positoning System) localizador automatizado, u otros medios tecnológicos especializados, con la Central de Monitoreo a cargo de SUTRAN en la ciudad de Lima. (Leon , 2017)

2.3. Bases teóricas

2.3.1. Crecimiento económico

2.3.1.1. Contexto macroeconómico

En los últimos 30 años, la economía mundial se ha expandido a una tasa promedio de 3,4% anual, lo que representa un crecimiento acumulado de



alrededor del 187% entre 1980 y 2011. Se espera que las tendencias de largo plazo, con diferente ritmo de expansión económico, se mantengan en el futuro, aunque con un mayor peso de las economías emergentes y la consolidación de China en los primeros lugares a nivel mundial. (Rossini, Sica, & Scarlan, 2012).

Este ritmo de expansión económica global se tradujo en un crecimiento más que proporcional del flujo de comercio y el entorno del mismo, que comenzó a cambiar debido a la nueva arquitectura económica mundial. Todavía no está claro si las tendencias observadas, en los últimos años, serán las que conducirán el comercio mundial en la siguiente década, o si ha cambiado la estructura del intercambio. Lo que resulta evidente es que la región asiática continuará siendo una plataforma de exportaciones altamente competitiva, con China e India como nuevos líderes de la expansión del comercio mundial para el año 2020 (Rossini, Sica, & Scarlan, 2012).

2.3.1.2. Situación socioeconómica y demográfica

El surgimiento de una nueva clase media en los países emergentes alterará las condiciones de consumo, cambiando los hábitos y patrones en todo el mundo. (Rossini, Sica, & Scarlan, 2012).

- **Crecimiento de las clases medias:**

Las nuevas clases medias de los países emergentes han alterado las condiciones de consumo. En países como India y China ya se pueden observar algunos cambios en los patrones de consumo, provocados por las exigencias de sus crecientes clases medias. Para las próximas décadas se estima un incremento mayor al 100% en la población que integrará la clase media global. En tanto,



para 2030 se espera que el 66% de la clase media mundial se localice en los países asiáticos. (Rossini, Sica, & Scarlan, 2012).

- **Comportamiento del consumidor:**

El análisis del comportamiento del consumidor posee gran importancia dado el constante crecimiento de la población mundial y los considerables cambios de sus hábitos de consumo. Entre los principales cambios de los consumidores destacan tanto la creciente preferencia hacia los descuentos, como una mayor inclinación hacia productos de marcas locales que también ofrezcan descuentos. Asimismo, manifiestan una mayor consideración por el precio en general como resultado de contar con mayor información previa a la compra. Se espera que para 2025 los consumidores definan sus compras en base a sus valores y creencias. (Rossini, Sica, & Scarlan, 2012).

- **Perfil demográfico:**

De 1970 a la fecha, el mundo experimentó un acelerado crecimiento demográfico rural y urbano. A principios de la década de los '70, sólo el 37% de la población mundial vivía en las grandes ciudades; para el año 2000 la población urbana ascendió a 47% y la tendencia de la migración hacia los centros urbanos se acentuó drásticamente en la última década, lo que se reflejó especialmente en el año 2012 cuando se registró que más de la mitad de la población mundial vive en las ciudades. Las principales tendencias del escenario mundial para 2025 en el rubro del transporte (en cuanto a la movilidad de las personas), contemplan el empleo de motores híbridos con fuentes de energía alternativas que combinen la tracción térmica con la eléctrica. (Rossini, Sica, & Scarlan, 2012).



2.3.1.3. El impacto de los mayores ingresos sobre el transporte urbano

- **El impacto de los mayores ingresos**

Está demostrado que las familias con mayores ingresos hacen más viajes, también que el impacto de los mayores ingresos no se manifiesta en la realización de un mayor número de viajes en bus, sino en la adquisición de uno o más automóviles, preferidos por sus dueños para la realización de sus viajes. Aunque el impacto más importante de los mayores ingresos sobre el sistema de transporte se transmite a través de la compra de automóviles, los mayores ingresos netamente también tienden a impulsar directamente el número de viajes que se hace, especialmente en zonas de buena accesibilidad. (Thomson, 2002).

Cabe mencionar que la relación entre los ingresos familiares y la propiedad en términos del funcionamiento del sistema de transporte urbano. La relación entre el número de autos por persona o familia, y el ingreso personal, o familiar, tiene la forma de una transformación logarítmica inversa. A bajos niveles de ingreso, un aumento de ingresos tiene un impacto muy reducido sobre el número de autos en la familia, y en el tamaño absoluto del parque, puesto que el aumento en ingresos será cuantitativamente insuficiente para financiar el costo de un auto, sea usado o, especialmente, nuevo. Además, a altos niveles de ingresos, el impacto de un aumento en estos sobre el número de autos por familia es diluido, por el hecho que las familias muchas veces ya tienen todos los autos que necesitan, y prefieren destinar el aumento a otros bienes o servicios, o a mejorar la calidad, real o percibido, de los autos que tiene, es decir, a cambiar uno existente por otro más caro. Es probable que demuestre



una relación más cercana con el ingreso familiar el valor de los autos de propiedad de una familia, que el número de carros que tiene. (Thomson, 2002).

- **Impacto de las mayores tasas de propiedad de automóviles**

La sola adquisición de un automóvil fomenta la producción de viajes. Según una encuesta realizada en Buenos Aires a principio de 1970, la adquisición de un automóvil, sin cambio de ingresos, da como consecuencia un alza en la generación de viajes de entre un 40% y 70% siendo normalmente mayor el porcentaje en zonas de baja accesibilidad por transporte público. (Thomson, 2002).

- **El impacto de los cambios en el uso del suelo**

Un impacto muy importante de la adquisición de un automóvil es una flexibilización de la dependencia de la familia del transporte público. Normalmente, la compra de un primer auto concede una liberación solamente parcial de esa dependencia, especialmente en las familias en las que trabaja más de una persona, in embargo la compra de un segundo auto podría permitir una liberación casi completa. (Thomson, 2002).

Una familia sin auto está obligada a ubicarse donde hay un servicio adecuado de transporte público. Una familia ya libre de esta restricción tiene muchas más opciones y podrá preferir ubicarse en un sector de más espacio, de aire más limpio o de otras atracciones medioambientales, aunque de los servicios de transporte público es necesariamente menor que en zonas de mayor densidad, por la menor demanda, dando como resultado una calidad inferior de atención, lo que sirve para incentivar la adquisición de un segundo, o tercer automóvil, liberando a la familia aún más de la dependencia del transporte público. Es muy difícil estudiar esta tendencia, que no es bien identificada en las encuestas



domiciliares que se hacen periódicamente, en otras ciudades, con el fin de revelar las costumbres de los viajes urbanos (Thomson, 2002).

2.3.1.4. Ingreso Per Cápita

El ingreso per cápita, o ingreso por habitante, es un promedio que se obtiene dividiendo el ingreso total de un país por su número de habitantes.

Es importante tener presente como indicador el grado de desarrollo de una nación. Un país con un alto ingreso per cápita se supone que está mucho mejor que otro con un ingreso menor, lo cual no siempre es cierto, ya que depende como está distribuido el ingreso. Puede ser que un país A, por ejemplo, tenga un ingreso per cápita muy alto en comparación con el de un país; pero si en A hay un grupo muy reducido de personas que reciben ingresos altísimos y todo el resto de la población recibe ingresos muy bajos, mientras en B no hay muchas personas que reciben altos ingresos por consiguiente el resto de la población recibe ingresos altos o medios (Sanfuentes, 1997).

2.3.2. Parque automotor

2.3.2.1. Breve historia del Parque automotor en el Perú

La composición y evolución del parque automotor es uno de los tantos factores que explica la mayor frecuencia del accidente de tránsito. A mayor número de máquinas, mayores posibilidades. El Perú ocupa el penúltimo lugar en América latina en lo que concierne al número de vehículos por habitantes superando solo al Ecuador; Argentina en el primer puesto, tiene un vehículo por cada 7.4 habitantes; el Perú, uno de cada 54.7. Si llegáramos a mejorar el estas cifras, aumentaría la congestión vehicular especialmente en las horas punta. (Zaldívar, 2002).



Según la Asociación Automotriz del Perú, el parque automotor llegó a 900.000 vehículos en 1996. De enero a setiembre de 1995 se importaron 92,176 vehículos. Entre las unidades importadas figuran muchas que eran del servicio público en sus países de origen, como es el caso de los taxis, algunos de ellos con el volante al derecho y con excesivo recorrido. Quienes adquirieron este tipo de vehículos se sintieron estafados porque muchos de ellos no figuraban en el programa de ventas de las casas comerciales de Lima, razón por la cual no se encontraban repuestos teniendo que adaptarle de alguna. (Zaldívar, 2002). Las combis nombre con el cual han empezado a circular un tipo de vehículo-camioneta rural de fácil y versátil manejo. En 1992, se detectaron 3.000 combis operando en forma clandestina compitiendo en condiciones ventajosas contra las 220 empresas legalmente autorizadas. Actualmente la imprudencia de los choferes de las combis llamadas hoy “combis de la muerte”, tiene contabilidad aparte. (Zaldívar, 2002).

Durante los últimos veinte años los ómnibus y microbuses se han convertido en los prototipos de la antigüedad en rodante con 30 a 40 años de recorrido con carrocerías y motores o conduciendo bultos, cajones o sacos de alimentos. Por el humo que desprenden de su tubo de escape a veces alargado hasta el techo han recibido los nombres de ballenas o cocinas (Zaldívar, 2002).

2.3.2.2. Efectos del MERCOSUR en la industria automotriz:

La conformación del mercado común del sur coincidió, a principio de la década del 90, con el proceso de reestructuración y reactivación del sector automotor en sus principales socios, llevando a un sector cuya producción se había reducido e incluso estancado en la década del 80, a un proceso de acelerado crecimiento que la elevó hasta niveles nunca antes alcanzados hacia fines de la



década siguiente. En la Argentina la producción paso de menos de 100.000 unidades en 1990^a más de 450.00 en 1998- año en el que alcanzó de menos de 850.000 producidos en 1990 a cerca de 2.000.000 en 1997, lo cual generaría un nuevo proceso de crecimiento de la producción automotriz que superaría la marca alcanzada en el año 1997. (Marta , 2007).

La indignación sobre las acusas de este proceso de reactivación de la producción automotriz encuentra su respuesta en las condiciones y transformaciones del sector automotor a nivel mundial. Desde esta perspectiva se explica como un cambio de estrategia de las empresas automotrices que debieron hacer frente a la recesión en el mercado mundial de automotores a comienzos de la década de del 90, consumidores de vehículos, destacando que no se repite el mismo fenómeno de saturación en los denominados “países en desarrollo” (Marta , 2007).

2.3.2.3. La industria automotriz en el mundo

En el año 2011 la producción mundial automotor alcanzó los 80 millones de vehículos incluyendo furgonetas, camiones y autobuses. La industria ocupó en forma directa a 9 millones de trabajadores y actualmente ampara 50 millones de puestos de trabajo en el globo incluyendo los empleos indirectos (OICA, 2011). Se calcula que el valor de la producción de los 9 millones de trabajadores automotrices equivale en magnitud a una sexta economía mundial. La IA sobresale también como pionera en la “creación de innovaciones que luego transformaron radicalmente la organización del proceso de producción manufacturera” (Mortimore y Barrón, 2005) y se le considera un sector fundamental en la gestión de la economía del conocimiento (OICA, 2011; Rivas y Flores, 2007), así como un contribuyente esencial en el dinamismo y



el ritmo consistente de la economía mundial (Maldonado, 2009). Sin embargo, su contribución a la sociedad contemporánea trasciende el campo de la economía debido a que las propuestas organizacionales del capitalismo provienen de esta industria y, también, por su estrecho vínculo con la geopolítica. Es un dato relevante que esta rama sea considerada emblemática de la centuria norteamericana (Silver, 2005: 88), al mismo tiempo que varios analistas coinciden en que la modernidad del siglo XX no sea explicable sin la producción en serie y sin el auge estadounidense. En este sentido, el declive de EEUU como potencia hegemónica se liga a la caída del fordismo y al ascenso del sistema de producción Toyota, o posfordismo japonés, el cual al combinar la lógica de la producción artesanal con la del fordismo propicia la expansión de los sistemas de producción transnacionales que favorecen el ascenso de la era del pacífico. (Basurto & García, 2011).

Por otro lado, la intervención del gobierno de Estados Unidos que procura proteger a esta industria de la recesión de 2008-2009 permite dimensionar su importancia para la seguridad económica y geopolítica mundial toda vez que la crisis de las hipotecas en ese país puso sobre la mesa la bancarrota y el proceso reestructuración financiera de General Motors y de Chrysler así como la caída de la producción de Ford Motor Company (Mendoza, 2010: 69). Por tal motivo, las tres firmas norteamericanas resultaron privilegiadas en la estrategia de rescate del gobierno de Obama la cual estuvo encaminada a superar la crisis más importante del sistema capitalista después de la gran depresión del veintinueve (Basurto & García, 2011).



2.3.2.4. Tipos de vehículos que conforman el parque automotor

- **Automóvil**

Vehículos motorizados que, por su estructura y condiciones mecánicas, son aptos para el transporte de personas. Se construyen de dos puertas (laterales), tres puertas (dos laterales y una posterior), cuatro puertas (laterales) y cinco puertas (cuatro laterales y una posterior), provistas de amplias ventanillas; con un espacio o compartimiento destinado a transportar el equipaje. Constan de una o dos corridas de asientos, incluida la del conductor, encontrándose provistos generalmente de ceniceros, cinturones de seguridad, apoyabrazos y mecanismos alzavidrios. (Puga, 2018)

- **Bus:**

Vehículo automotriz destinado al transporte colectivo de pasajeros, con un mínimo de diez asientos incluido el del conductor. Para que un vehículo pueda ser considerado como bus, debe cumplir con los siguientes requisitos:

a) Dimensiones interiores: -Altura mínima: 1.800 mm. -Altura mínima del borde superior de la ventana: 1.500 mm. (Para los vehículos que se incorporen a partir del 1 de enero de 1983). -Altura mínima del borde inferior de la ventana: 650 mm. La altura se mide desde el nivel del piso del vehículo.

b) Pasillo: -Ancho libre, mínimo: 420 mm.

c) Asientos: -Altura desde el nivel del piso del vehículo al borde superior del asiento, mínima y máxima: 400-470 mm. -Ancho asiento por persona, mínimo: 400 mm. -Profundidad del asiento, mínimo: 400 mm. -Altura de respaldo, mínima: 400 mm. -Distancia entre la cara interior del respaldo del asiento ubicada inmediatamente adelante, mínima: 650 mm. -Distancia entre las



defensas ubicadas en la zona de las puertas de servicio y el borde delantero del asiento adyacente, mínima: 250 mm. (Puga, 2018)

- **Camión:**

Vehículo motorizado de carga, manifiestamente concebido y acondicionado para el transporte de mercancías, provisto de cabina y carrocería, con capacidad de carga útil de más de 2.000 kilos. Se entiende por capacidad de carga útil el peso de la carga que puede transportar el vehículo, según especificaciones técnicas de fábrica. (Puga, 2018)

- **Camioneta:**

Vehículo automóvil construido para el transporte de mercancías, con una capacidad de carga útil de hasta 2.000 kilos, provisto de cabina simple o doble dotada de dos o cuatro puertas y de una caja de carga, separada de la cabina. (Puga, 2018)

- **Furgón:**

Se entenderá por vehículo furgón, al que cumpla con las siguientes condiciones:

a) Vehículo para transporte de mercancías, provisto de dos puertas delanteras que dan acceso a la única corrida de asientos, para conductor y acompañante.

b) La caja de carga debe formar un sólo cuerpo con el sector del conductor, cerrada por los costados en un solo panel, sin vidrios (ni su alojamiento predispuesto), ni asientos traseros; con puertas que permitan la carga y descarga de las mercancías que transportan. La condición exigida “que la caja de carga forme un solo cuerpo con el sector del conductor”, se refiere a que la carrocería sea unitaria, es decir, que no esté formada por dos partes totalmente separadas como acontece, por ejemplo, con las camionetas Pick-up; de manera



tal que la colocación de una división intermedia entre el espacio destinado a las mercancías y los asientos del chofer y acompañante, en nada afecte la forma de la carrocería propiamente tal, que sigue siendo de fabricación unitaria. Se excluirán de la definición vehículos similares de automóviles o station wagon. (Puga, 2018)

- **Motocicleta de dos ruedas:**

Vehículos de dos ruedas sin sidecar, provistos de motor de cilindrada superior a 50 cc si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h. (Puga, 2018)

2.4. Marco conceptual

Crecimiento Demográfico:

Es el cambio en la población en un cierto plazo, y puede ser cuantificado como el cambio en el número de individuos en una población usando “tiempo por unidad” para su medición (USAID, 2010).

Crecimiento económico:

Es entendido como la evolución positiva de los estándares de vida de un territorio, habitualmente países, medidos en términos de la capacidad productiva de su economía y de su renta dentro de un periodo de tiempo concreto. En otras palabras, el crecimiento económico es el aumento sostenido del producto en una economía (Larraín y Sachs, 2004).

Transporte:

Es el movimiento de personas, propiedades o productos del punto en donde se localizan, produce o cultivan, hasta el lugar en que se consumen, distribuyen o almacenan (Mercado, 2000).

**Transporte público:**

Sistemas de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida (Molinero, 2017).

Transporte privado:

Operado por el dueño de la unidad, circulando en la vialidad proporcionada, operada y mantenida por el Estado. Automóvil, bicicleta, motocicleta, peatón. Tracción animal o el animal mismo (Molinero, 2017).

Transporte de Carga:

Corresponde a aquellos vehículos construidos principalmente para el transporte de mercancías cuya cabina puede o no estar incluida en el resto de la carrocería. Se destacan principalmente los camiones, tracto camión y tractor agrícola (Instituto Nacional de Estadísticas - Chile, 2017).

Ingreso:

Los gastos se identifican con la corriente real de las operaciones de consumo de bienes y servicios, en las que incurre una empresa para poder llevar a cabo su actividad de explotación y actuaciones extraordinarias (Aptiva, 2013).

Maquinaria Automotriz especializada:

Se refiere a vehículos construidos para fines específicos que, en general, se utilizan en faenas agrícolas, mineras y construcción como, por ejemplo, grúas para instalación de postación y estanques, grúas canastillo para operar en altura, grúas horquilla, cargadores frontales, camiones betoneros, camiones compactadores, camiones barredores, tractores oruga, retroexcavadoras, motoniveladoras, palas mecánicas, trilladoras, cosechadoras industriales, etc (Instituto Nacional de Estadísticas - Chile, 2017).

**Vehículo Motorizado:**

Se refiere principalmente a un vehículo autopropulsado por un motor propio y destinado al transporte terrestre por carretera de personas o mercancías (Instituto Nacional de Estadísticas - Chile, 2017).

Conceptualización de las variables**Incremento de ingresos**

Los ingresos son todas las ganancias que se suman al conjunto total del presupuesto de una entidad, ya sea pública o privada, individual o grupal. En términos generales, los ingresos son los elementos tanto monetarios como no monetarios que se acumulan y que generan como consecuencia un círculo de consumo-ganancia (Gil, 2015).

Dimensiones**Rendimiento de la actividad económica**

Se entiende por actividad económica todo acto realizado por el hombre para la obtención de los bienes económicos que le hacen falta para satisfacer sus necesidades (Ventura & Delgado, 2007).

Nivel de actividad económica

Es una medida total económica y sociológica combinada de la preparación laboral de una persona, de la posición económica y social individual o familiar en relación a otras personas, basada en sus ingresos, educación, y empleo (Goode, 2008.)

Parque automotor



El Parque automotor está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga. (Brainly, 2013)

Dimensiones

Importación de vehículos

La importación es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país. (Union Europea, 2013)

Tipos de vehículos

Existen diversos tipos de vehículos según la necesidad del comprador, estos destacan por sus características específicas para cada tipo de uso (Instituto Nacional de Estadísticas - Chile, 2017).

2.5. Formulación de hipótesis

2.5.1. Hipótesis general

- El excedente generado por el incremento de los ingresos es destinado a la compra de automóviles esto generó el crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010-2018.

2.5.2. Hipótesis específicas

- El incremento de los ingresos generó excedentes e incrementó el financiamiento vehicular en la provincia de Cusco periodo 2010-2018.
- El crecimiento del parque automotor no planificado generó efectos negativos en el ambiente y la población en la provincia de Cusco periodo 2010-2018.



2.6. Variables de estudio

2.6.1. Variables

Variable independiente

Incremento del ingreso

Variable dependiente

Crecimiento del parque automotor



2.6.2. Operacionalización de variables

Tabla 2

Operacionalización de las variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Incremento de ingresos	Los ingresos son todas las ganancias que se suman al conjunto total del presupuesto de una entidad, ya sea pública o privada, individual o grupal. En términos generales, los ingresos son los elementos tanto monetarios como no monetarios que se acumulan y que generan como consecuencia un círculo de consumo-ganancia (Gil, 2015).	Entendemos por incremento de ingresos como un aumento del <i>rendimiento de la actividad económica</i> , es decir, un proceso sostenido a lo largo del tiempo en el que los <i>niveles de actividad económica</i> aumentan constante (Martínez , 1992).	Rendimiento de la actividad económica Se entiende por actividad económica todo acto realizado por el hombre para la obtención de los bienes económicos que le hacen falta para satisfacer sus necesidades. Es la serie de actos realizados por el hombre en la que, partiendo de bienes escasos susceptibles de usos alternativos, trata de obtener los bienes económicos que le hacen falta para satisfacer sus necesidades (Ventura & Delgado, 2007).	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades económicas • Principales gastos • Fuentes de financiamiento • Incremento de ingresos
			Nivel de actividad económica es una medida total económica y sociológica combinada de la preparación laboral de una persona, de la posición económica y social individual o familiar en relación a otras personas, basada en sus ingresos, educación, y empleo. Al analizar el nivel socioeconómico de una familia se analizan, los ingresos del hogar, los niveles de orientación educación, y ocupación, como también el ingreso combinado, comparado con el individual, y también son analizados los atributos personales de sus miembros. (Goode, 2008.)	<ul style="list-style-type: none"> • Ingresos mensuales • Recursos para la satisfacción de necesidades • Situación laboral • Grado de instrucción • Producto bruto interno



Crecimiento del parque automotor	El parque automotor es uno de los tantos factores que explica la mayor frecuencia de los accidentes de tránsito. A mayor número de máquinas, mayores posibilidades, el cual está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad: automóviles particulares, vehículos de transporte público, vehículos de transporte de carga (Zalidívar, 2002).	El parque automotor está constituido por todos los vehículos que circulan por las vías de la ciudad, entre los que encontramos automóviles particulares, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de carga (Brainly, 2013).	Importación de vehículos La importación es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país. Las importaciones pueden ser cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales (Union Europea, 2013).	<ul style="list-style-type: none">• Motivos de adquisición de vehículos• Condiciones del vehículo adquirido• Financiamiento para la adquisición de vehículos• Capacidad de crédito• Acceso a financiamiento
			Tipos de vehículos adquiridos Existen diversos tipos de vehículos según la necesidad del comprador, estos destacan por sus características específicas para cada tipo de uso (Instituto Nacional de Estadísticas - Chile, 2017).	<ul style="list-style-type: none">• Tiempo de adquisición de vehículos• Tipo de vehículos adquirido.• Cantidad de vehículos que posee.



CAPÍTULO III

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1. Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo descriptiva y correlacional, porque se analizará en qué medida el crecimiento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor, además en qué medida afecta la demanda de los servicios de transporte urbano en el crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco.

3.2. Enfoque de la investigación

El enfoque de la presente investigación es cuantitativo, ya que recolecta, analiza y vincula los datos obtenidos a través de la estadística. Este enfoque logrará una perspectiva más precisa del fenómeno debido a que la multiplicidad de observaciones produce datos más ricos y variados. (Bernal, 2004).

3.3. Diseño de la investigación

En la investigación se aplicó la metodología del diseño no experimental porque no se manipuló deliberadamente variables solo se observaron tal y como se encuentran en la realidad.

3.4. Alcance de investigación

El trabajo de investigación se desarrolló bajo el alcance descriptivo, dado que sólo se describe los el crecimiento de los ingresos y el crecimiento del parque automotor, “El estudio descriptivo busca especificar las propiedades, la característica y el perfil de personas, grupo, comunidad, proceso, objeto o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se



refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas”. (Hernandez, Fernandez, & Baptista, 2014)

3.5. Población y muestra de la investigación

3.5.1. Población

La población para la presente investigación estuvo conformada por los pobladores con automóvil de la provincia de Cusco que son un total de 115000 pobladores (SUNARP).

3.5.2. Muestra

Para determinar la muestra utilizaremos la siguiente formula:

- ✓ n : Tamaño de la muestra
- ✓ Z^2 : Nivel de confianza $Z = 1.960$
- ✓ p : Variabilidad positiva $p = 0.5$
- ✓ q : Variabilidad negativa $q = 0.5$
- ✓ N : Tamaño de la población. $N = 115000$
- ✓ E : Error $E = 10\%$

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{E^2 \times (N - 1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

$$n = \frac{115000 \times (1.960)^2 \times 0.5 \times 0.5}{(0.10)^2 \times (115000 - 1) + (1.960)^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

$$n = 95.960694 \text{ encuestas}$$

$$n = 96 \text{ encuestas}$$

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La investigación fue realizó bajo los siguientes usos de técnicas de recolección:

3.6.1. Técnicas

Para un estudio adecuado se utilizarán las técnicas siguientes:



- **Encuestas**, técnica que permitirá acopiar la información necesaria a través de los testimonios orales y escritos.
- **Observación directa**, técnica que nos permitirá la descripción de los procesos materia de estudio, donde se obtendrá contacto directo con el objeto de estudio.
- **Revisión documentaria**, técnica que consiste en la recopilación, clasificación, recuperación y distribución de información.

3.6.2. Instrumentos

- **Cuestionario**, instrumento con una serie preguntas e ítems para medir más de una variable.
- **Lista de verificación**, instrumento necesario para la evaluación de detalla de una serie de elementos teóricos o prácticos.
- **Registros**, conjunto de datos que se recolectaran para el proceso de la siguiente investigación.

3.7. Procesamiento de datos

En el presente trabajo para la recolección de datos se utilizarán las técnicas de encuesta que serán aplicadas a la población de estudio.

Para el ordenamiento y análisis de datos utilizaremos un análisis comprensivo, el procesamiento de datos se realizará mediante el instrumento informático como: EXEL y SPSS.

CAPITULO IV

RESULTADO DE LA INVESTIGACIÓN

Las encuestas realizadas para la presente investigación dieron los siguientes resultados:

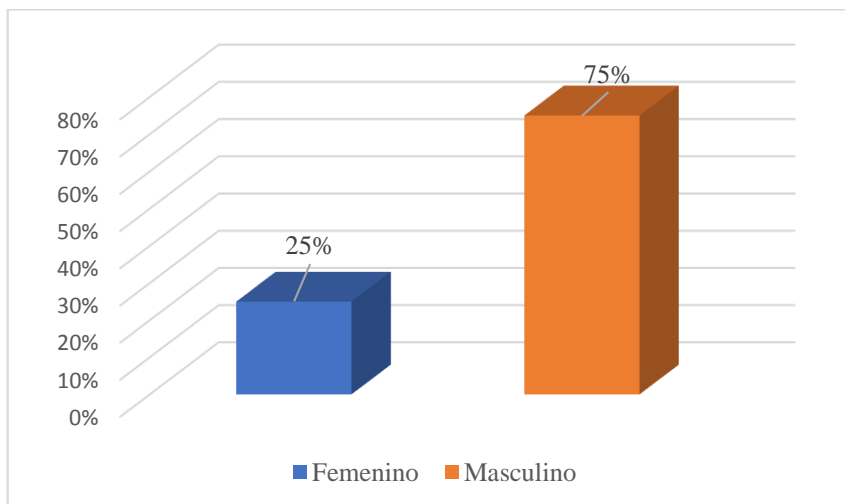
4.1. Datos generales de la población de estudio

Tabla 3

Sexo

	N	%
Femenino	24	25%
Masculino	72	75%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

*Figura 4. Sexo*

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 3 y figura 4, se observa que el 75% de los encuestados son del sexo masculino y finalmente el 25% de los encuestados son de sexo femenino. Se concluye que la mayoría de los encuestados son de sexo masculino

Tabla 4

Rango de edad

	N	%
De 21 - 30	18	19%
De 31 - 40	35	36%
De 41 - 50	28	29%
Más de 50 años	15	16%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

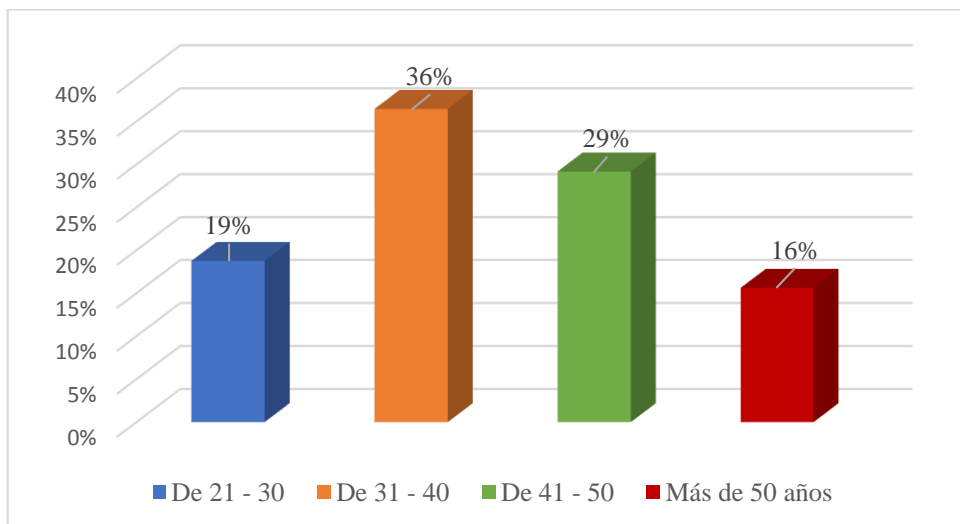


Figura 5. Rango de edad

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

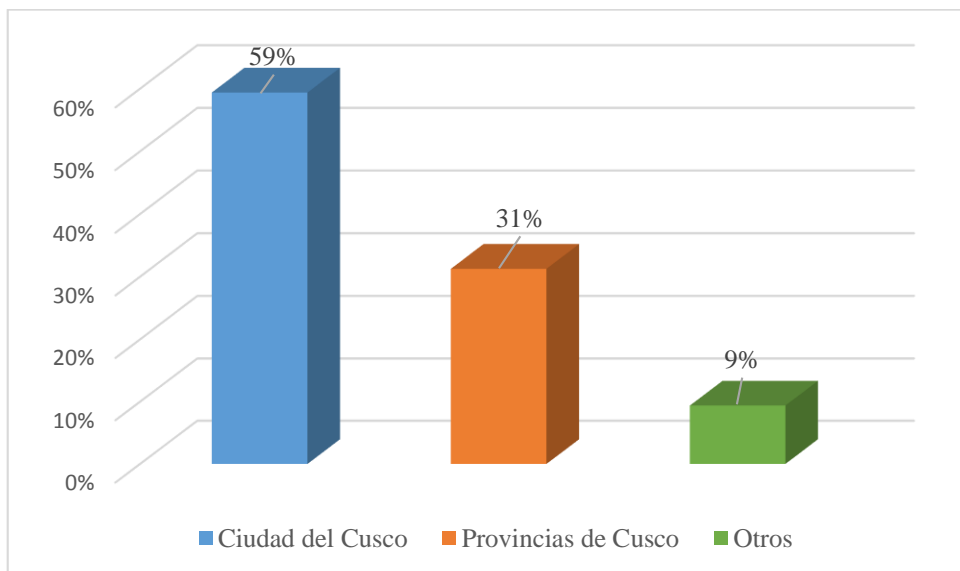
En la presente tabla 4 y figura 5, se puede observar que el 36% de los encuestados tienen rango de edad entre los 31 a los 40 años de edad, el 29% de personas con automóvil mencionaron que su rango de edad es de 41 a 50 años de edad, el 19% de los colaboradores con la encuesta mencionaron que sus edades varían de 21 a 30 años de edad finalmente el 16% de las personas con automóvil sus edades varían de 50 años a más. En conclusión el rango de edad de los ciudadanos con automóviles varía de 31 a 40 años de edad.

Tabla 5

¿Cuál es su lugar de procedencia?

	N	%
Ciudad del Cusco	57	59%
Provincias de Cusco	30	31%
Otros	9	9%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

*Figura 6. ¿Cuál es su lugar de procedencia?*

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 5 y figura 6, se observa que el 59% de los encuestados provienen de la ciudad de Cusco, el 31% de las personas con automóvil su lugar de procedencia son las provincias del Cusco y finalmente el 9% de personas que colaboraron con la encuesta mencionaron que proceden de otros lugares. La conclusión es que la mayoría de los encuestados con automóviles son procedentes de la ciudad del Cusco.

4.2. Resultados de la variable incremento de ingresos

Tabla 6

¿Cuál fue su tipo de actividad económica hasta el año 2010?

	N	%
Ganadería y/o Agricultura	1	1%
Comercio	20	21%
Minería	4	4%
Turismo	9	9%
Construcción	6	6%
Servicio	56	58%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

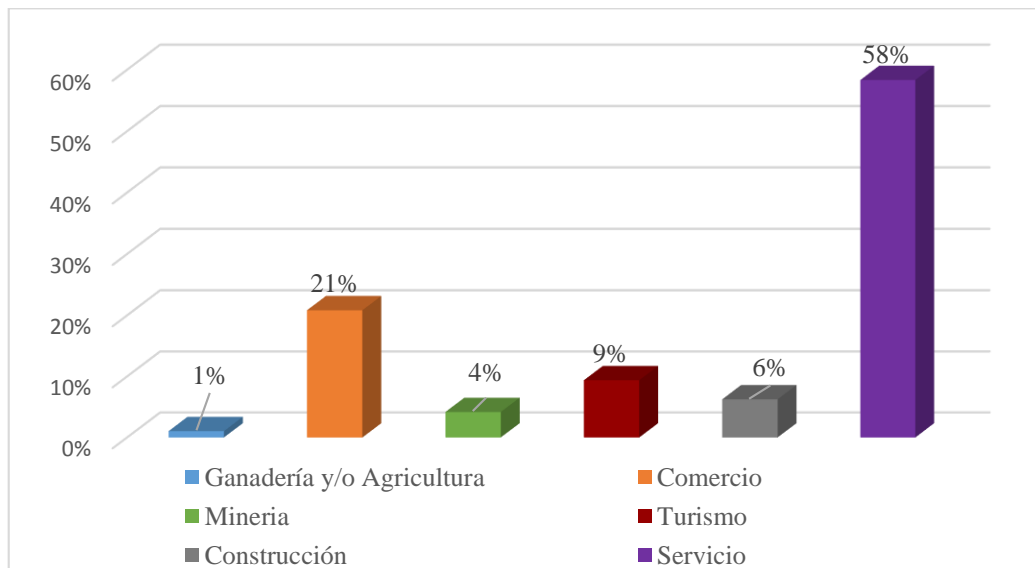


Figura 7. ¿Cuál fue su tipo de actividad económica hasta el año 2010?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 6 y figura 7, se observa que el 58% de los encuestados su tipo de actividad económica hasta el año 2010 fue de prestación de servicio, el 21% de los ciudadanos encuestados mencionaron que su actividad económica hasta el 2010 fueron comerciantes, el 9% de las personas se dedicó a la actividad económica de turismo, el 6% de los ciudadanos con automóvil mencionaron que su actividad económica hasta el 2010

menciono que se dedicó a la construcción, el 4% de los encuestados mencionaron que su actividad económica hasta el 2010 fue la minería y finalmente el 1% de los encuestados mencionaron que su actividad económica fue la ganadería y agricultura. En conclusión, se puede mencionar que más de 50% de los encuestados se dedican a prestar servicios

Tabla 7

¿Cuál es su tipo de actividad económica actualmente?

	N	%
Ganadería y/o Agricultura	1	1%
Comercio	17	18%
Minería	2	2%
Turismo	8	8%
Construcción	7	7%
Servicio	61	64%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

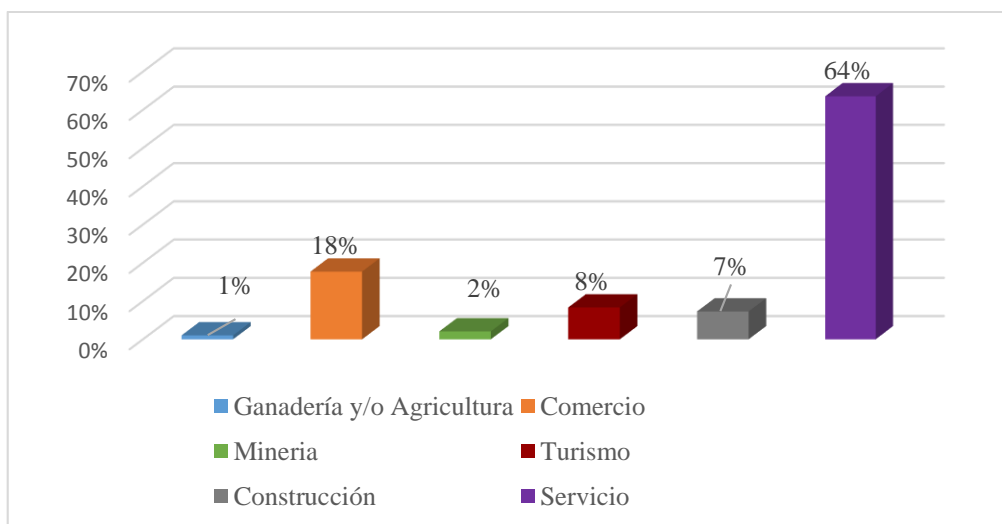


Figura 8. ¿Cuál es su tipo de actividad económica actualmente?

Fuente: elaboración propia



Análisis e interpretación

En la presente tabla 7 y figura 8, se observa que el 64% de las personas encuestadas mencionaron que la actividad económica actual es de brindar servicios, el 18% de los ciudadanos mencionaron que son comerciantes, el 8% de las personas su actividad económica es de turismo, el 7% de las personas encuestadas mencionaron que su actividad económica actual es la construcción, el 2% de los ciudadanos con automóvil su actividad económica es la minería y finalmente el 1% de las personas la actividad económica actual es la ganadería y la agricultura. En conclusión, las personas encuestadas en su mayoría se dedican a la actividad económica de brindar servicios.

Tabla 8

¿Cuáles son los principales gastos?

	N	%
Alimentación de la familia	41	43%
Educación	22	23%
Préstamo bancario	31	32%
Alquiler de vivienda	2	2%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

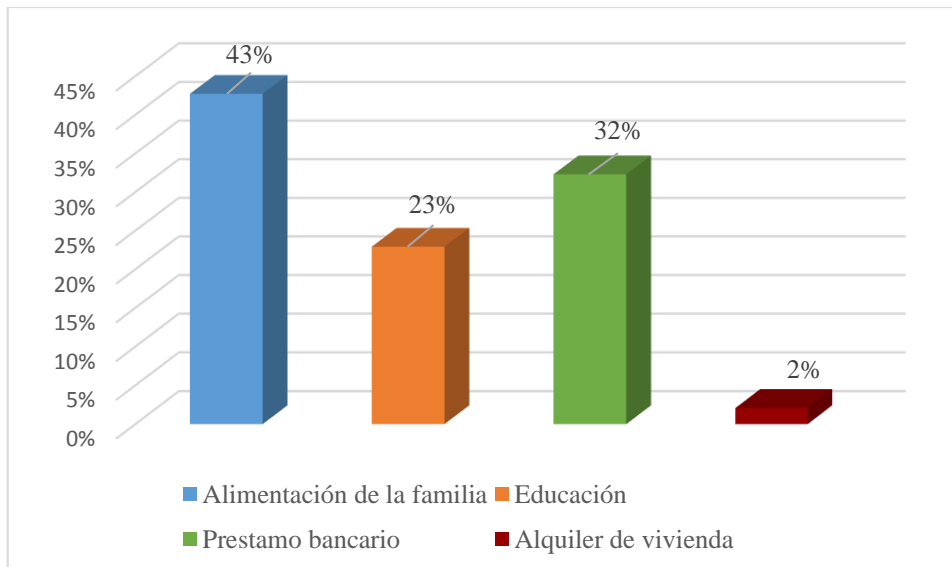


Figura 9. ¿Cuáles son los principales gastos?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 8 y figura 9, se observa que el 43% de las personas encuestadas con automóvil su principal gasto es la alimentación de la familia, el 32% con automóviles su gasto principal es el préstamo bancario, el 23% de los ciudadanos con automóviles son gasto principal es la educación y finalmente el 2% de los ciudadanos con automóviles mencionaron que el principal gasto es el alquiler de vivienda. Se llegó a la conclusión de que la mayoría de las personas encuestadas con automóviles mencionaron que su principal gasto es la alimentación de la familia

Tabla 9

¿Cuál es su principal fuente de financiamiento?

	N	%
Capital propio	48	50%
Préstamo bancario	48	50%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

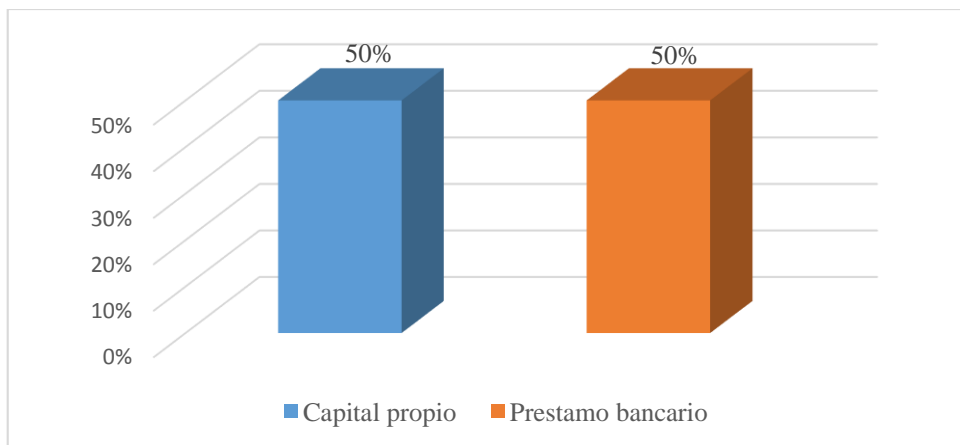


Figura 10. ¿Cuál es su principal fuente de financiamiento?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 9 y figura 10, se observa que el 50% de los encuestados con automóviles mencionaron que la principal fuente de financiamiento es su propio capital y finalmente el otro 50% de las personas encuestadas mencionaron que la principal fuente de financiamiento es el préstamo bancario. En conclusión, la mitad de las personas su principal fuente de financiamiento fue el capital propio y la otra la mitad su fuente de financiamiento principal es el préstamo bancario.

Tabla 10

¿Considera que los últimos años incremento sus ingresos?

	N	%
Si	89	93%
No	7	7%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

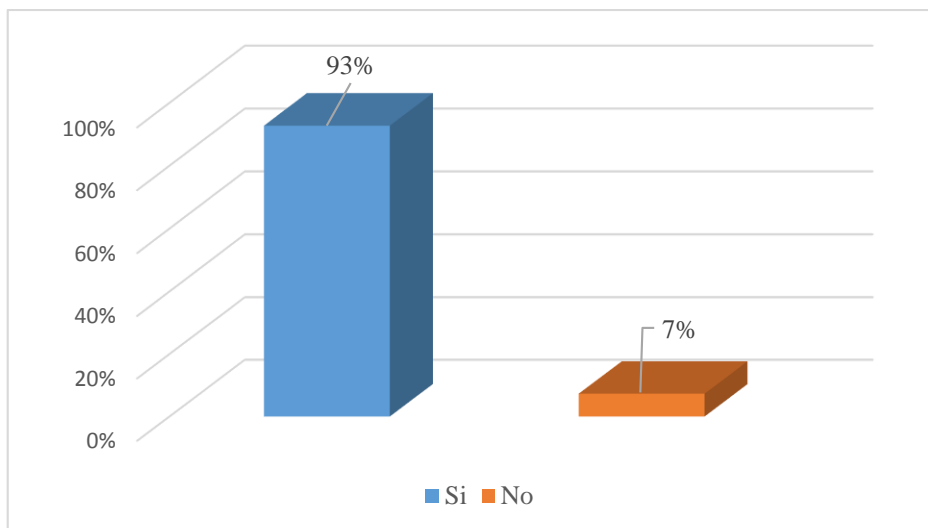


Figura 11. ¿Considera que los últimos años incremento sus ingresos?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 10 y figura 11, se observa que el 93% de los ciudadanos encuestados con automóviles en la ciudad de Cusco menciono que sus ingresos se incrementaron en los últimos años, el 7% de las personas encuestadas mencionaron que sus ingresos no se incrementaron en los últimos años. Se llega a la conclusión de que la mayoría de los encuestados mencionaron que sus ingresos se incrementaron.

Tabla 11

¿Cuánto fue su ingreso mensual hasta el año 2010?

	N	%
> a 500 soles	10	10%
De 1000 a 2000 soles	36	38%
De 2500 a 3000 soles	32	33%
De 3500 a 4000 soles	8	8%
De 4500 soles a mas	10	10%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

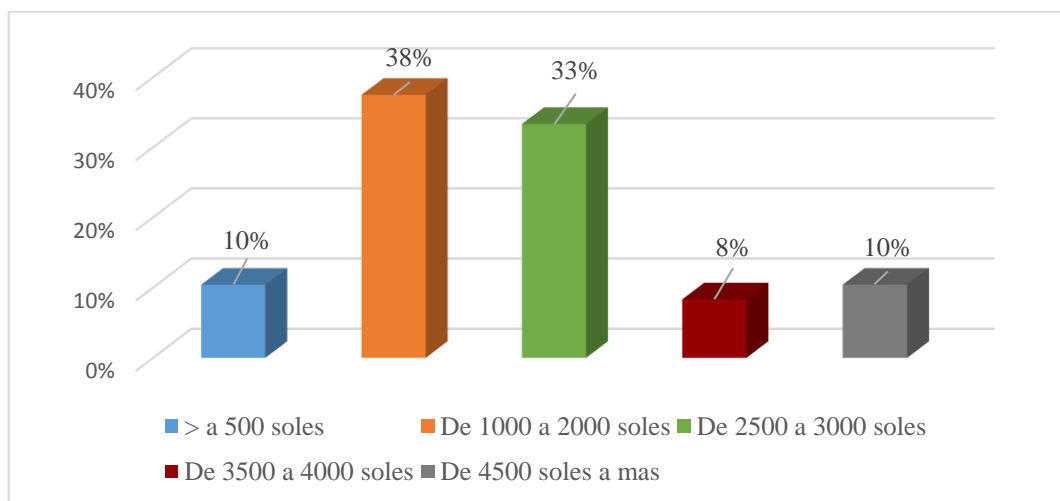


Figura 12. ¿Cuánto fue su ingreso mensual hasta el año 2010?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 11 y figura 12, se observa que el 38% de los encuestados mencionaron que su ingreso mensual hasta el año 2010 fue de 1000 a 2000 soles, el 33% de los ciudadanos con automóviles mencionaron que sus ingresos mensuales hasta el año 2010 fue de 2500 a 3000 soles, el 10% de los encuestados mencionaron que sus ingresos mensuales hasta el año 2010 fue de 500 a más, el otro 10% menciono que sus ingresos mensuales hasta el 2010 son de 4500 soles a más y finalmente el 8% de los encuestados mencionaron que sus ingresos mensuales hasta el año 2010 fue de 3500 a 4000 soles. En conclusión, la mayoría de los ciudadanos encuestados obtuvieron un ingreso mensual de 1000 a 2000 soles.

Tabla 12

¿Cuánto es su ingreso mensual actualmente?

	N	%
De 1000 a 2000 soles	15	16%
De 2500 a 3000 soles	27	28%
De 3500 a 4000 soles	20	21%
De 4500 soles a mas	34	35%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

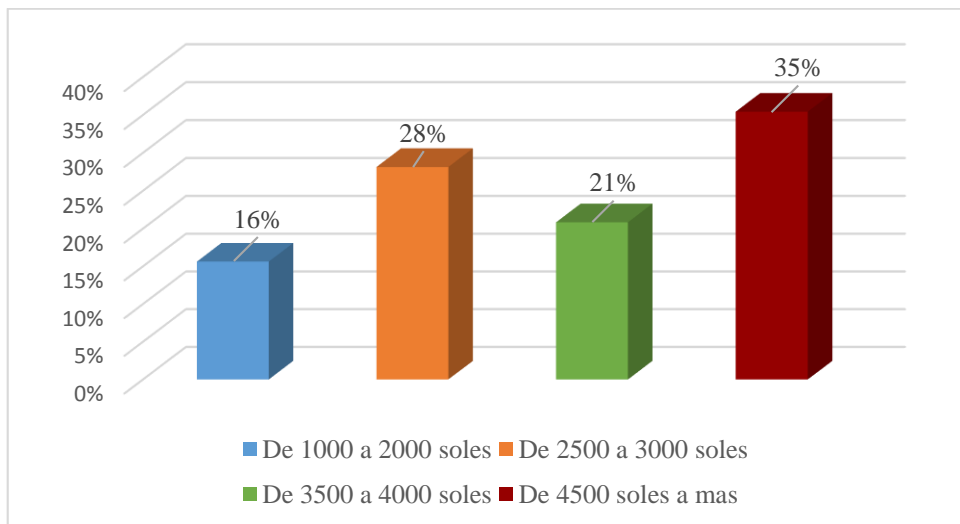


Figura 13. ¿Cuánto es su ingreso mensual actualmente?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 12 y figura 13, se observa que el 35% de los ciudadanos con automóviles en la acuidad del Cusco mencionaron que su ingreso mensual actual es de 4500 soles a más, el 28% de las personas encuestadas su ingreso actual es de 2500 a 3000 soles mensuales, el 21% de los ciudadanos mencionaron que su ingreso mensual actual es de 3500 a 4000 soles y finalmente el 16% de los encuestados mencionaron que su ingreso mensual actual es de 1000 a 2000 soles. En conclusión, la mayoría de las personas su ingreso mensual es de 4500 soles a más.

Tabla 13

¿En que gasta la mayor parte de los ingresos del hogar?

	N	%
Alimentación	46	48%
Vestimenta	9	9%
Vivienda	12	13%
Otros	29	30%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

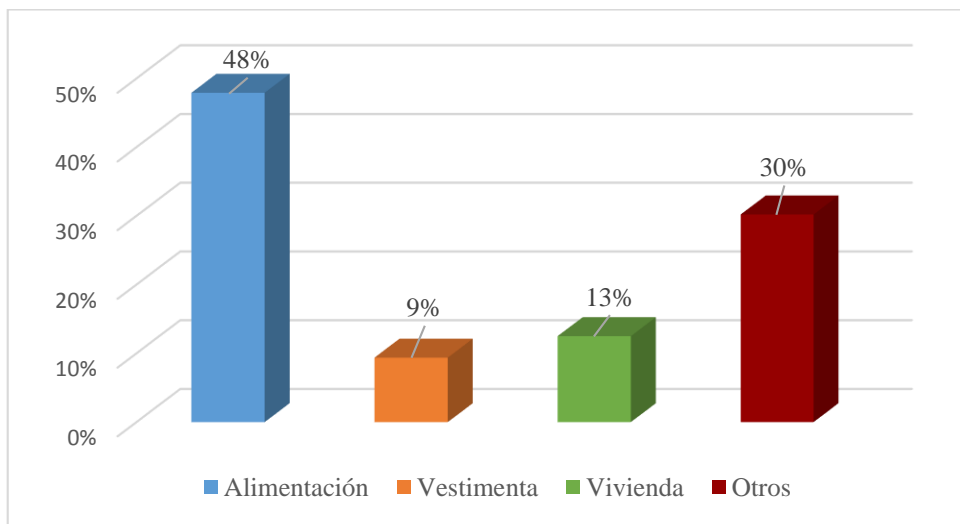


Figura 14. ¿En que gasta la mayor parte de los ingresos del hogar?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 13 y figura 14, se observa que el 48% de los ciudadanos con automóviles en la ciudad de Cusco mencionaron que la mayor parte de gasto de los ingresos del hogar es en la alimentación, el 30% de las personas encuestadas menciona que gasta la mayor parte de los ingresos del hogar es en otros, el 13% de las personas que se encuestaron mencionaron que los gastos mayores de los ingresos del hogar es en vivienda y finalmente el 9% de los gastos en los ingresos del hogar es en la vestimenta. Se llega a la conclusión de que el mayor gasto de los ingresos es en la alimentación.

Tabla 14

¿Cuáles son sus fuentes de ingresos?

	N	%
Ingreso de trabajo	63	66%
Ingreso de un negocio	27	28%
Renta de una propiedad	3	3%
Otros ingresos	3	3%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

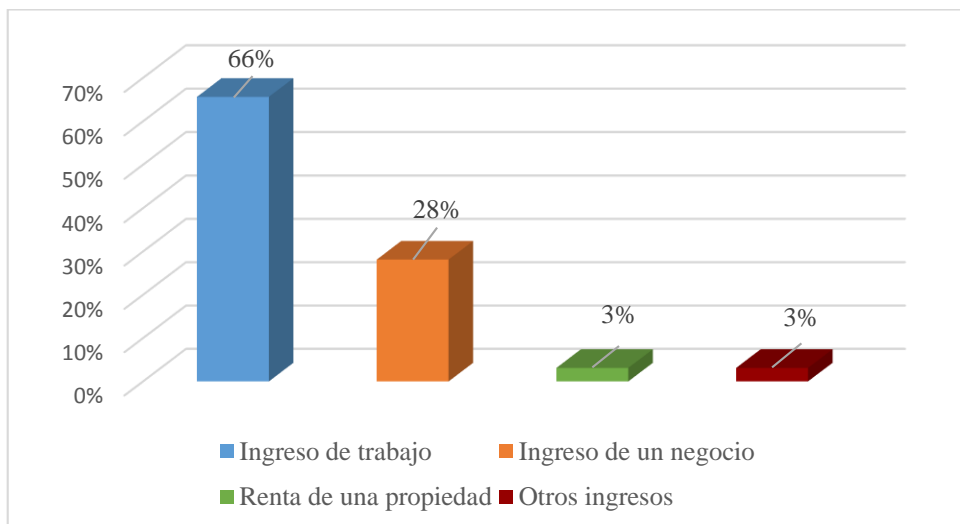


Figura 15. ¿Cuáles son sus fuentes de ingresos?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 14 y figura 15, se observa que el 66% de los encuestados mencionaron que la fuente de ingreso es el trabajo, el 28% de las personas encuestadas mencionaron que su fuente de ingreso es el negocio, el 3% de los ciudadanos con automóvil en la ciudad de Cusco sus fuentes de ingreso son de rentas de una propiedad y finalmente el 3% de los que fueron entrevistados mencionaron que su fuente de ingreso son otros ingresos. En conclusión, más del 50% de los encuestados mencionaron que sus fuentes de ingresos son mediante el trabajo.

Tabla 15

¿Cuál es su situación laboral?

	N	%
Nombrado	11	11%
Contratado	17	18%
Auto empleo	68	71%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

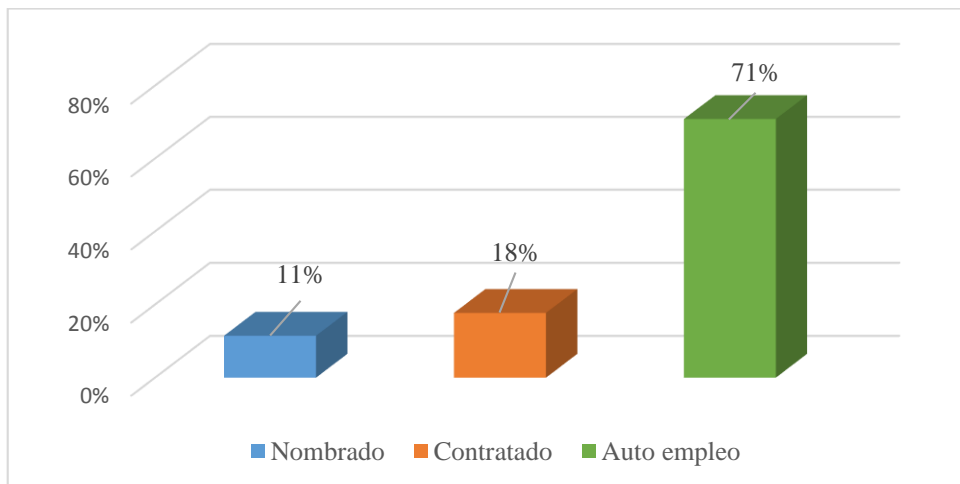


Figura 16. ¿Cuál es su situación laboral?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 15 y figura 16, se observa que el 71% de los ciudadanos con automóviles en la ciudad de Cusco su situación laboral es de auto empleo, el 18% de las personas encuestadas mencionaron que la situación laborar actual es por medio del contrato y finalmente el 11% de las personas encuestas mencionaron que son nombradas. En conclusión, mas de 50% de las personas encuestadas mencionaron que son auto empleados.

Tabla 16

¿Cuál es su nivel de educación?

	N	%
Primaria Completa	3	3%
Secundaria Completa	35	36%
Superior Técnico	26	27%
Superior Universitario	24	25%
Postgrado	8	8%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

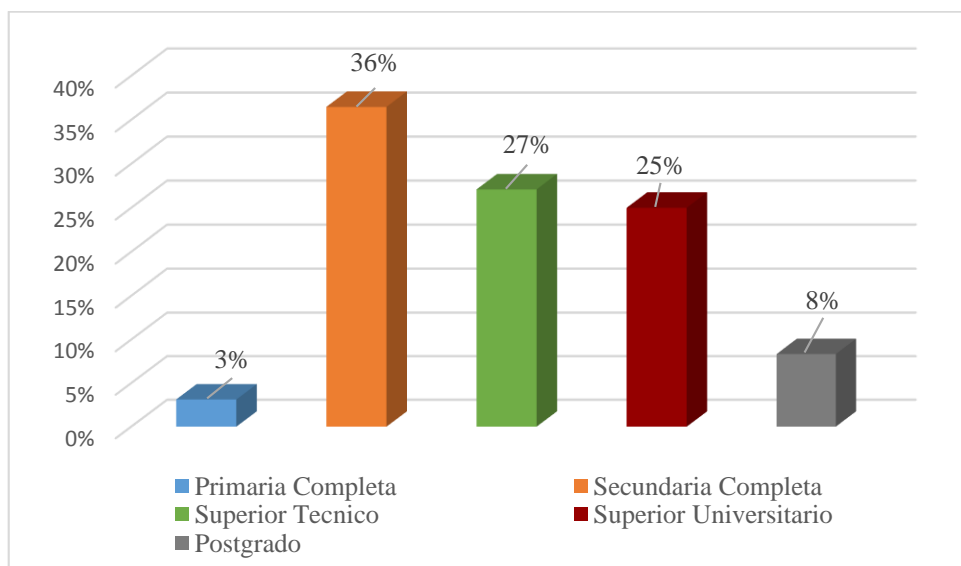


Figura 17. ¿Cuál es su nivel de educación?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 16 y figura 17, se observa que el 36% de los encuestados mencionaron que su nivel de educación es de secundaria completa, el 27% de los personas encuestadas mencionaron que su nivel de educación fue de superior técnico, el 25% de los encuestados mencionaron que su nivel de educación es de superior universitario, el 8% de las personas encuestadas mencionaron que su nivel de educación es de posgrado, y finalmente el 3% de los personas tiene el nivel de educación de primaria completa. En conclusión, la mayoría de las personas encuestadas su nivel de educación es la secundaria completa.

Tabla 17

¿Tiene ingreso de alguna otra fuente?

	N	%
Alquiler	46	48%
Remesas	16	17%
Herencias	22	23%
Otros	12	13%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

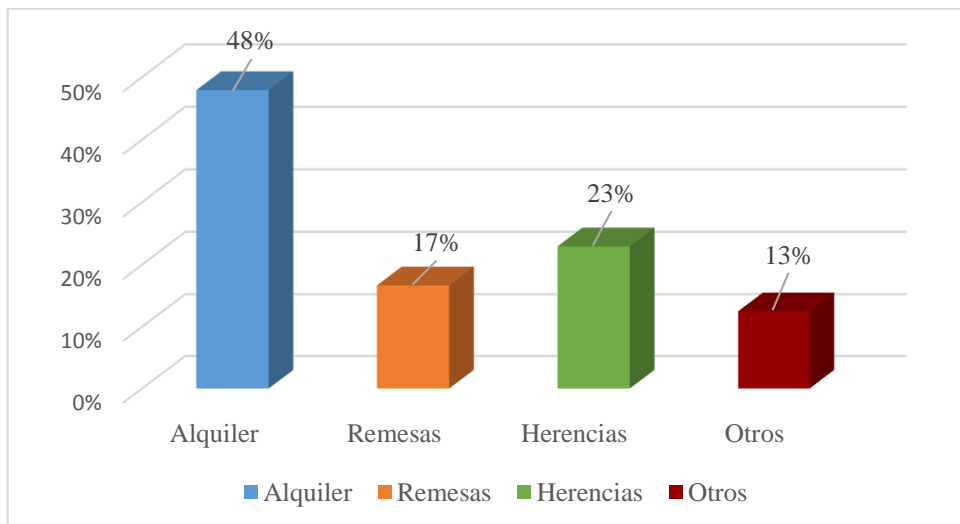


Figura 18. ¿Tiene ingreso de alguna otra fuente?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 17 y figura 18, se observa que el 48% de los encuestados mencionaron que sus ingresos de otras fuentes son de alquileres, el 23% de las personas encuestadas mencionaron que otra fuente de ingreso es la herencia, el 17% de las personas encuestadas mencionaron que otra fuente de ingreso son las remesas y finalmente el 13% de las personas encuestadas mencionaron que otras fuentes de ingreso son otros diferentes mencionados anteriormente. En conclusión, la mayoría de las personas encuestadas mencionaron que la otra fuente de ingreso son los alquileres.

4.3. Resultados de la variable crecimiento del parque automotor

Tabla 18

¿Normalmente cómo se moviliza?

	N	%
Auto propio	69	72%
Taxi	14	15%
Bus Publica	13	14%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

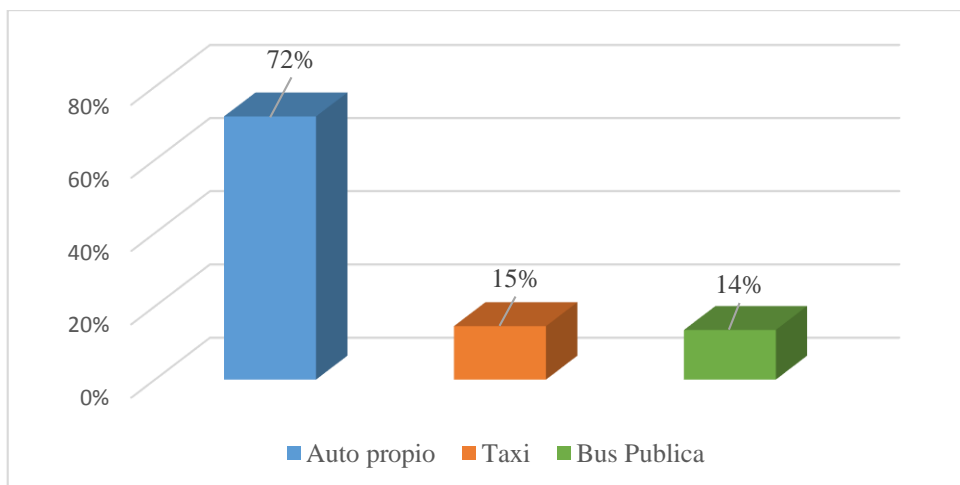


Figura 19. ¿Normalmente cómo se moviliza?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

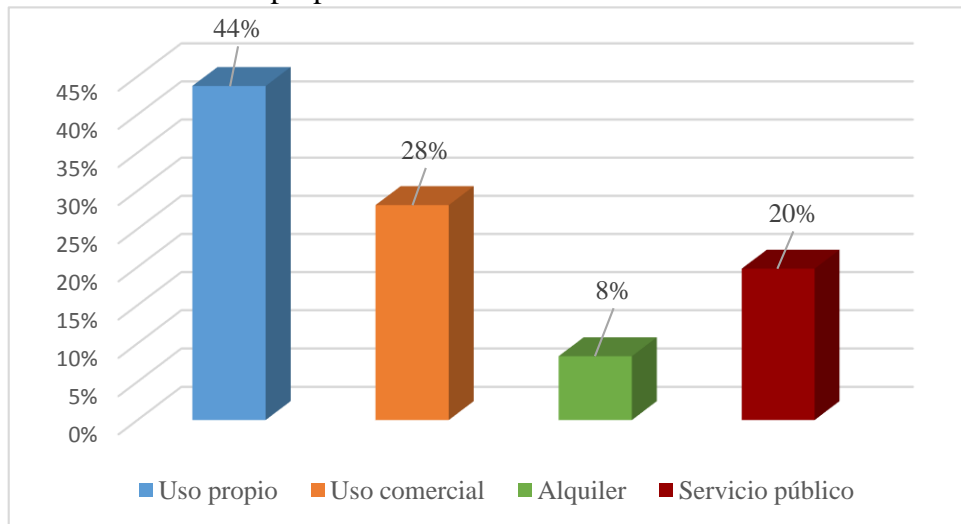
En la presente tabla 18 y figura 19, se observa que el 72% de las personas encuestadas mencionaron que se auto movilizan mediante su auto propio, el 15% de los encuestados mencionaron que normalmente se auto moviliza por medio del taxi y finalmente el 14% de las personas encuestadas mencionaron que normalmente se auto movilizan por medio del bus público. Se llega a la conclusión de que las personas encuestadas en su mayoría se movilizan por medio de sus propios automóviles.

Tabla 19

¿Cuál es su propósito de adquisición de vehículo?

	N	%
Uso propio	42	44%
Uso comercial	27	28%
Alquiler	8	8%
Servicio público	19	20%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

*Figura 20. ¿Cuál es su propósito de adquisición de vehículo?*

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 19 y figura 20, se observa que el 44% de las personas encuestadas mencionaron que el propósito de adquisición de vehículo es para el uso propio, el 28% de las personas encuestadas mencionaron que el propósito de adquisición de vehículo es por uso comercial, el 20% de los encuestados mencionaron que el propósito de sus adquisiciones de vehículos es por motivos de servicio público y finalmente el 8% de las personas encuestadas mencionaron que el propósito de la adquisición de vehículo es por motivos de alquiler. En conclusión, la mayoría de las personas encuestadas adquieren auto móviles por motivos de uso personal.

Tabla 20

¿En qué condición adquirió su vehículo?

	N	%
Nuevo	32	33%
Segundo uso	59	61%
Alquiler	5	5%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

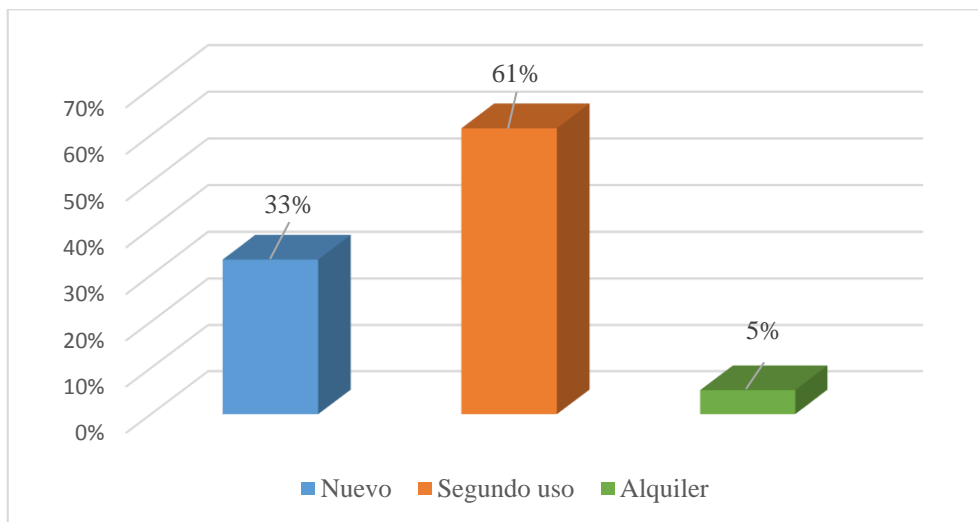


Figura 21. ¿En qué condición adquirió su vehículo?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 20 y figura 21, se observa que el 61% de las personas encuestadas mencionaron que las condiciones que adquirió su vehículo son de segundo uso, el 33% de las personas encuestas mencionaron que la adquisición de su vehículo es nueva y finalmente el 5% de las personas menciona que adquirió su vehículo mediante el alquiler. Se llega a la conclusión de que la adquisición de los vehículos es de segundo uso en su mayoría.

Tabla 21

¿Con que recursos adquirió su vehículo?

	N	%
Financiamiento	60	63%
Recurso propio	33	34%
Préstamo de familiares	3	3%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

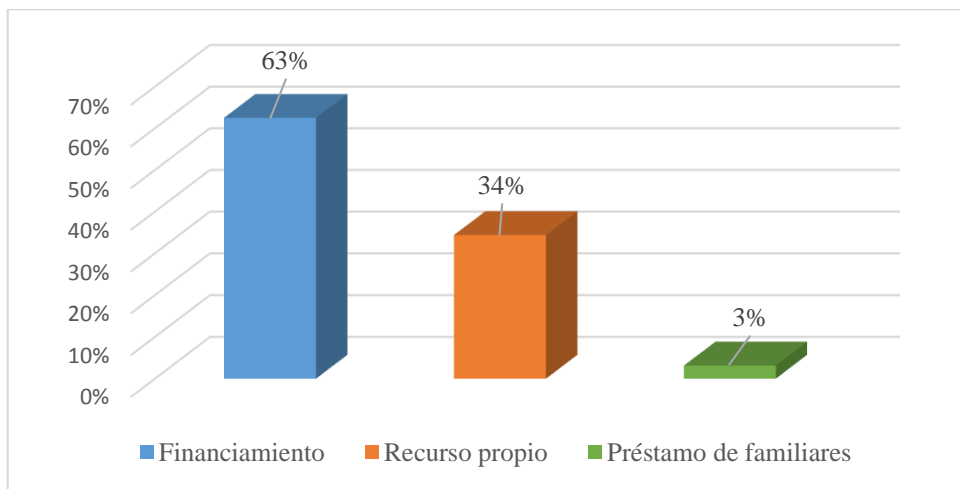


Figura 22. ¿Con que recursos adquirió su vehículo?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 21 y figura 22, se observa que el 63% de las personas encuestadas mencionaron que el recurso para la adquisición de su vehículo fue mediante financiamiento, el 34% de las personas mencionaron que el recurso que uso para la adquisición de su vehículo fue por su propio recurso finalmente el 3% de los ciudadanos encuestados mencionaron que la adquisición de su vehículo fue por medio del préstamo familiar. En conclusión, la mayoría de las personas encuestadas mencionaron que adquirieron sus vehículos por medio del financiamiento.

Tabla 22

¿Usted tiene la capacidad de solicitar un préstamo crediticio?

	N	%
Si	93	97%
No	3	3%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

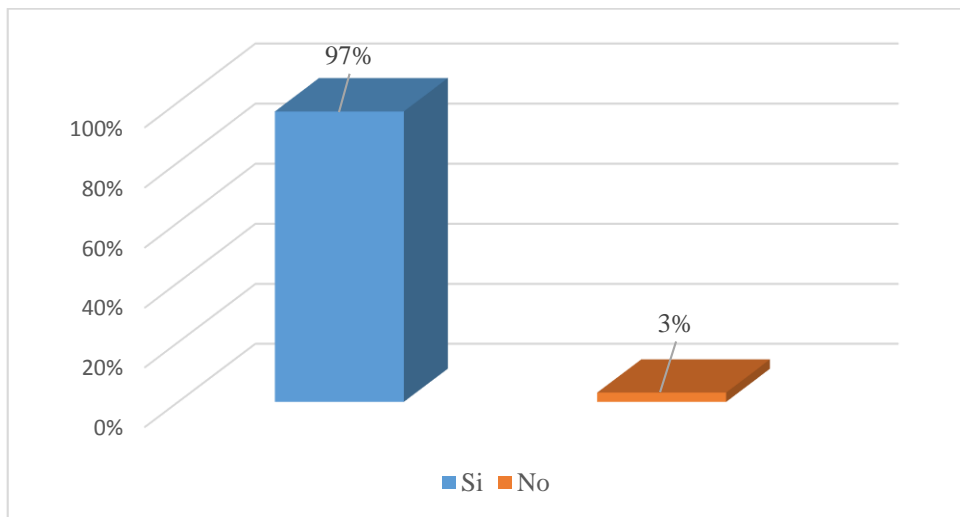


Figura 23. ¿Usted tiene la capacidad de solicitar un préstamo crediticio?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

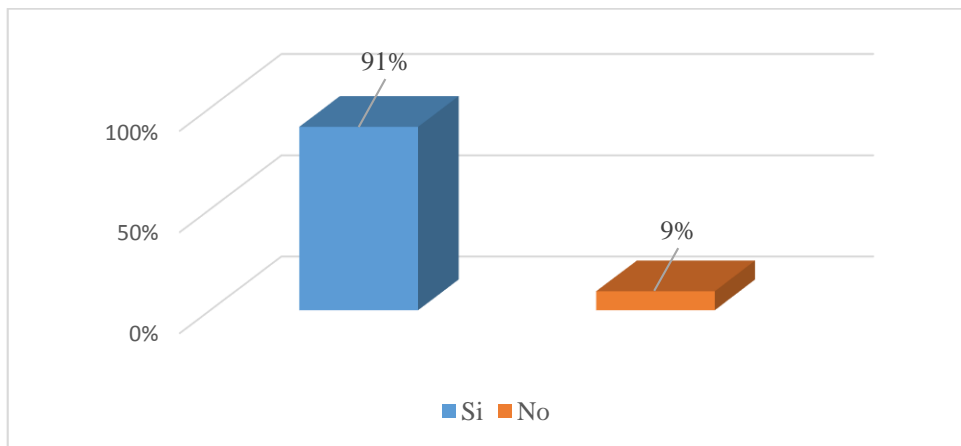
En la presente tabla 22 y figura 23, se observa que el 97% de los ciudadanos encuestados con automóviles en la ciudad de Cusco mencionaron que, si tienen la capacidad de solicitar un préstamo de dinero crediticio a cualquier tipo de entidad financiera, el 3% de las personas encuestadas mencionaron que no tiene la capacidad de solicitar un préstamo crediticio. Se llega a la conclusión de que la mayoría de los ciudadanos encuestados tiene la capacidad de solicitar préstamos crediticios a cualquier tipo de entidad financiera.

Tabla 23

¿Cuenta con acceso a financiamiento para la adquisición de vehículos?

	N	%
Si	87	91%
No	9	9%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

*Figura 24. ¿Cuenta con acceso a financiamiento para la adquisición de vehículos?*

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 23 y figura 24, se observa que el 91% de los ciudadanos encuestados con automóviles en la ciudad del Cusco mencionaron que, si cuentan con acceso a financiamiento para la adquisición de vehículos, el 9% de los ciudadanos encuestados mencionaron que no cuentan con acceso a financiamiento para la adquisición de vehículos. Se llegó a la conclusión de que más del 50% de las personas encuestadas mencionaron que si puede adquirir accesos financieros para la adquisición de vehículos.

Tabla 24

¿Hace cuánto tiempo usted adquirió su vehículo?

	N	%
Menor a 3 años	36	38%
De 4 años a 6 años	36	38%
De 7 años a 9 años	14	15%
De 10 años a mas	10	10%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

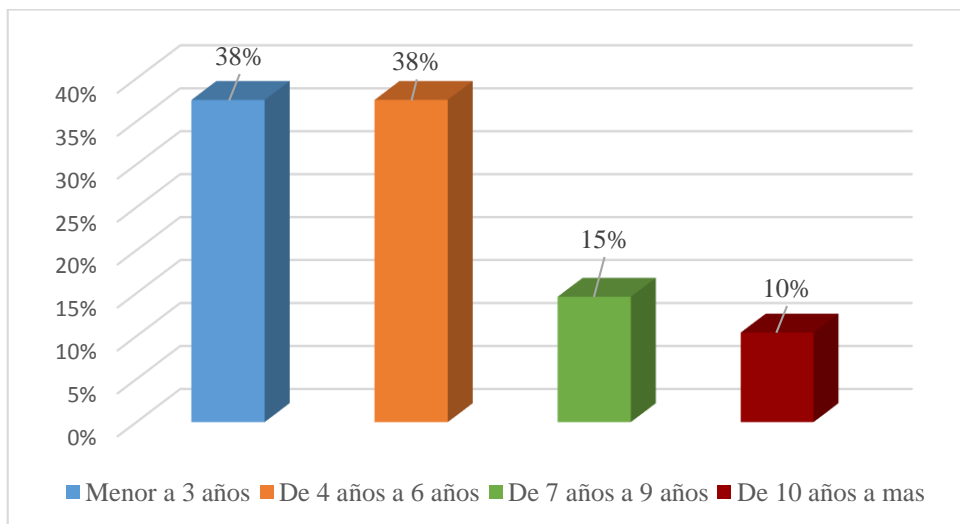


Figura 25. ¿Hace cuánto tiempo usted adquirió su vehículo?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 24 y figura 25, se observa que el 38% de las personas encuestadas mencionaron que adquirieron sus vehículos hace menos de tres años, al igual que el otro 38% de las personas mencionaron que adquirieron sus vehículos hace 4 a 6 años, el 15% de las personas encuestadas mencionaron que adquirieron sus vehículos hace 7 años a 9 años finalmente el 10% de las personas encuestadas mencionaron que adquirieron sus vehículos hace más de 10 años. Se llega a la conclusión de que la mayoría adquirió su vehículo entre 0 a 6 años.

Tabla 25

¿Qué tipo de vehículo posee usted?

	N	%
Automóvil	64	67%
Camioneta	26	27%
Ómnibus	3	3%
Furgón	1	1%
Camión	2	2%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

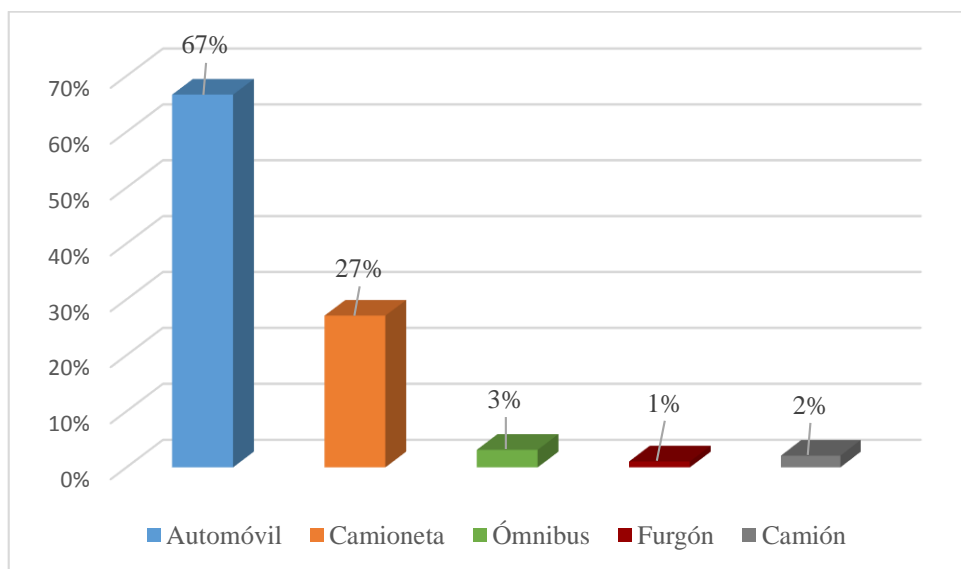


Figura 26. ¿Qué tipo de vehículo posee usted?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 25 y figura 26, se observa que el 67% de las personas encuestadas mencionaron que el tipo de vehículo que posee es un automóvil, el 27% de los ciudadanos encuestados mencionaron que el tipo de vehículo que posee es una camioneta, el 3% de las personas encuestadas mencionaron que el tipo de vehículo que posee es ómnibus, el 2% de las personas mencionaron que el tipo de vehículo que poseían es camión y finalmente el 1% de las ciudadanos mencionaron que el tipo de automóvil que poseían es furgoneta. En conclusión, el tipo de vehículo de los encuestados es un automóvil.

Tabla 26

¿Cuántos vehículos posee?

	N	%
De 1 a 2 vehículos	87	91%
De 3 a 4 vehículos	7	7%
De 5 a 6 vehículos	1	1%
De 6 a mas	1	1%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

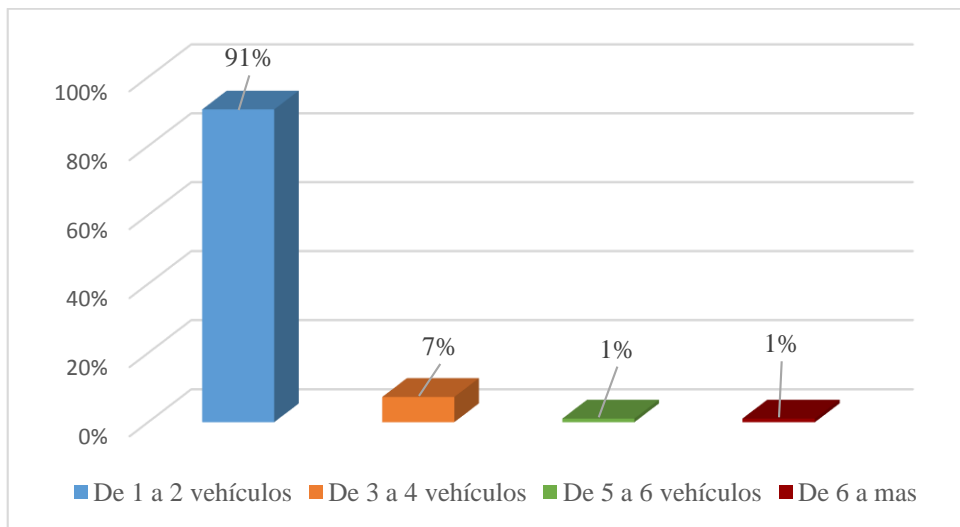


Figura 27. ¿Cuántos vehículos posee?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 26 y figura 27, se observa que el 91% de los ciudadanos encuestados mencionaron que poseen 1 a 2 vehículos, el 7% de los encuestados mencionaron que poseen un total de 3 a 4 vehículos y finalmente el 1% de las personas mencionaron que poseen un total de 5 a 6 vehículos, al igual que el otro 1% menciona que posee más de 6 vehículos. Se llega a la conclusión de que la mayoría de los ciudadanos encuestados posee 1 a 2 vehículos.

Tabla 27

¿Usted adquirió sus vehículos cuando mejoro su economía?

	N	%
Si	91	95%
No	5	5%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

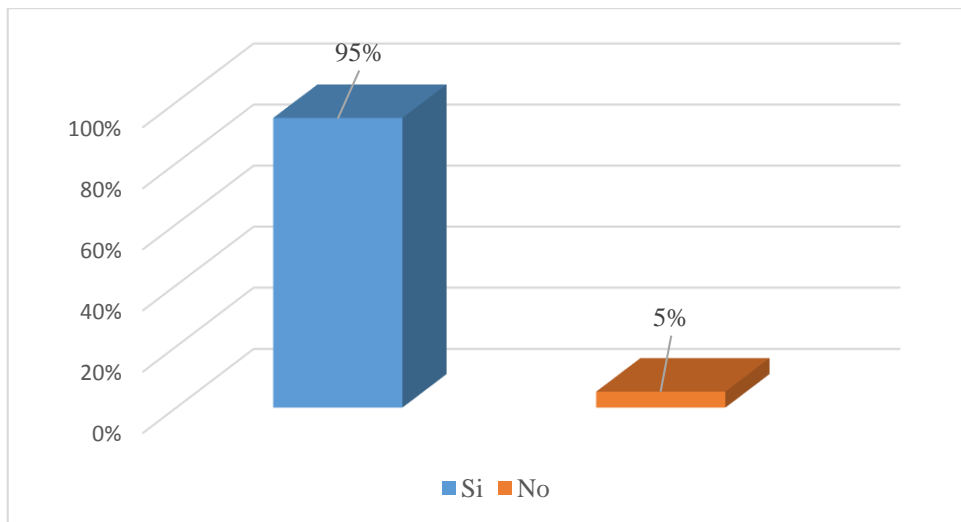


Figura 28. ¿Usted adquirió sus vehículos cuando mejoro su economía?

Fuente: elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 27 y figura 28, se observa que el 95% de los ciudadanos encuestados que cuentan un automóvil en la ciudad de Cusco mencionaron que adquirieron su vehículo cuando su economía personal mejoro y el 5% de las personas encuestadas mencionaron que adquirieron sus vehículos cuando su economía personal no mejoro. En conclusión, las personas adquirieron sus vehículos cuando sus ingresos aumentaron.

Tabla 28

¿Sus familiares poseen vehículos?

	N	%
Si	63	66%
No	33	34%
Total	96	100%

Fuente: elaboración propia

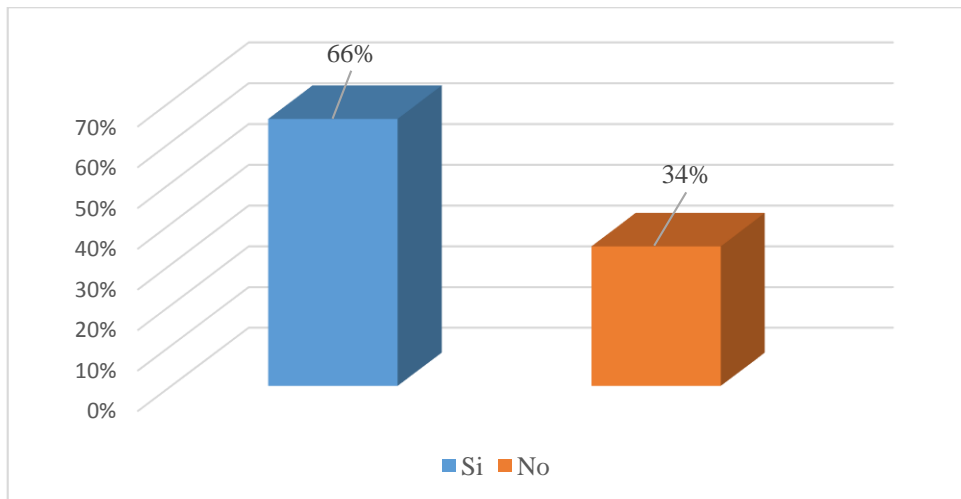


Figura 29. ¿Sus familiares poseen vehículos?

Fuente: Elaboración propia

Análisis e interpretación

En la presente tabla 28 y figura 29, se observa que el 66% de los ciudadanos cusqueños encuestados mencionaron que sus familias si poseen vehículos, el 34% de las personas mencionaron que sus familiares no poseen vehículos. Se llega a la conclusión de que el 50% de las personas encuestadas poseen vehículos al igual que sus familiares.



4.4. Pruebas de la hipótesis

4.4.1. Relación de la variable incremento de ingresos y Rendimiento de la actividad económica

a) Planteamiento de la Hipótesis

Hipótesis alternativa: Existe relación entre el incremento de ingresos y el rendimiento de la actividad económica.

Hipótesis nula: No existe relación entre el incremento de ingresos y el rendimiento de la actividad económica.

b) Establecimiento del nivel de significancia

Nivel de significancia (alfa) $=\alpha = 5\%$

c) Estadístico de prueba

Chi-cuadrado

Tabla 29

Incremento de ingresos con rendimiento de la actividad económica

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	80,809a	36	0,000
Razón de verosimilitud	69,100	36	0,001
Asociación lineal por lineal	26,502	1	0,000

Fuente: elaboración propia

d) Resultado

P_valor = 0.000 < 5%

Lectura de P_valor: nuero estadístico nos da un valor 0,000 por lo que se rechaza la hipótesis nula.



4.4.2. Incremento de ingresos con nivel de actividad económica

a) Planteamiento de la Hipótesis

Hipótesis alternativa: Existe relación entre el incremento de ingresos y el nivel de actividad económica.

Hipótesis nula: No existe relación entre el incremento de ingresos y el nivel de actividad económica.

b) Establecimiento del nivel de significancia

Nivel de significancia (alfa) $=\alpha = 5\%$

c) Estadístico de prueba

Chi-cuadrado

Tabla 30

Incremento de ingresos con nivel de actividad económica

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	97,459a	52	0,000
Razón de verosimilitud	69,834	52	0,050
Asociación lineal por lineal	19,080	1	0,000

Fuente: elaboración propia

d) Resultado

$P_{\text{valor}} = 0.000 < 5\%$

Lectura de P_{valor} : nuero estadístico nos da un valor 0,000 por lo que se rechaza la hipótesis nula.

4.4.3. Relación de la variable crecimiento del parque automotor con importación de vehículos.

a) Planteamiento de la Hipótesis

Hipótesis alternativa: Existe relación entre el crecimiento del parque automotor y la importación de vehículos.

Hipótesis nula: No existe relación entre el crecimiento del parque automotor y la importación de vehículos.

b) Establecimiento del nivel de significancia

Nivel de significancia (alfa) $=\alpha = 5\%$

c) Estadístico de prueba

Chi-cuadrado

Tabla 31

Crecimiento del parque automotor con importación de vehículos

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	78,110a	24	0,000
Razón de verosimilitud	60,880	24	0,000
Asociación lineal por lineal	28,426	1	0,000

Fuente: elaboración propia

d) Resultado

$P_{\text{valor}} = 0.000 < 5\%$

Lectura de P_{valor} : nmero estadístico nos da un valor 0,000 por lo que se rechaza la hipótesis nula.



4.4.4. Relación de la variable crecimiento del parque automotor con tipos de vehículos adquiridos

a) Planteamiento de la Hipótesis

Hipótesis alternativa: Existe relación entre el crecimiento del parque automotor y los tipos de vehículos adquiridos.

Hipótesis nula: No existe relación entre el crecimiento del parque automotor y los tipos de vehículos adquiridos.

b) Establecimiento del nivel de significancia

Nivel de significancia (alfa) $=\alpha = 5\%$

c) Estadístico de prueba

Chi-cuadrado

Tabla 32

Crecimiento del parque automotor con tipos de vehículos adquiridos

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	53,091a	24	0,001
Razón de verosimilitud	50,716	24	0,001
Asociación lineal por lineal	26,592	1	0,000

Fuente: elaboración propia

a) Resultado

$P_{\text{valor}} = 0.001 < 5\%$

Lectura de P_{valor} : nmero estadístico nos da un valor 0,001 por lo que se rechaza la hipótesis nula.

4.4.5. Relación entre el incremento de ingresos y el crecimiento del parque automotor.

a) Planteamiento de la Hipótesis

Hipótesis alternativa: Existe relación entre el incremento de ingresos y el crecimiento del parque automotor.

Hipótesis nula: No existe relación entre el incremento de ingresos y el crecimiento del parque automotor.

b) Establecimiento del nivel de significancia

Nivel de significancia (alfa) $=\alpha = 5\%$

c) Estadístico de prueba

Chi-cuadrado

Tabla 33

Incremento de ingresos con el crecimiento del parque automotor

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	18,108 ^a	16	0,0318
Razón de verosimilitud	17,725	16	0,340
Asociación lineal por lineal	1,897	1	0,168

Fuente: elaboración propia

a) Resultado

$P_{\text{valor}} = 0.0318 < 5\%$

Lectura de P_{valor} : el valor estadístico nos da un valor 0,0318 por lo que se rechaza la hipótesis nula.



CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

En el presente trabajo de investigación, todos los resultados obtenidos se presentan según la relevancia y análisis de estas, que se obtuvieron mediante la técnica de la encuesta aplicada a 96 ciudadanos cusqueños con vehículo, donde se identificó y evidencio lo que se presenta a continuación.

5.1. Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos

5.1.1. Analizando el incremento de ingresos

Según los resultados se evidencia que los principales gastos que realizan los ciudadanos con vehículos es en la alimentación y prestamos bancario así lo indican el 43% de las personas encuestadas, el 32% de las personas encuestadas su gasto principal es el préstamo bancario, el 23% es la educación, de la misma forma el 93% de los ciudadanos encuestados en la ciudad de Cusco menciono que sus ingresos se incrementaron en los últimos años a diferencia a años anteriores, el 35% de los ciudadanos con automóviles en la ciudad del Cusco mencionaron que su ingreso mensual actual es de 4500 soles a más, el 28% de las personas encuestadas su ingreso actual es de 2500 a 3000 soles mensuales, de la misma forma la gran parte encuestados el 71% de los ciudadanos con automóviles en la ciudad de Cusco su situación laboral es de auto empleo, el 36% de los encuestados mencionaron que su nivel de educación es de secundaria completa mientras que solo el 27% de los personas encuestadas mencionaron que su nivel de educación fue de superior técnico, también el 48% de los encuestados



mencionaron que sus ingresos de otras fuentes son de alquileres de sus predios.

A. Como afectó el crecimiento del parque automotor

El crecimiento del parque automotor afecto de manera significativa en la Provincia del Cusco ya que se observó que no es existen vías longitudinales y circunvalaciones, la ejecución de algunas vías no fueron concretadas, no fue previsto del crecimiento del parque automotor y la población de la provincia por las autoridades, se observó que no existen parqueos, algunas calles se convierten en zonas de parqueo, no existe la cantidad necesaria de grúas para retirar los vehículos que se estacionan en cualquier lado.

5.1.2. Analizando el crecimiento del parque automotor

Con relación al parque automotor el 72% de los personas encuestadas mencionaron que se movilizan mediante su propio auto, de la misma forma el 44% de las personas encuestadas mencionaron que el propósito de adquisición de vehículo es para el uso propio, también el 28% de las personas encuestadas mencionaron que el propósito de adquisición de vehículo es por uso comercial, la gran mayoría de los encuestados el 61% mencionaron que las condiciones que adquirió su vehículo son de segundo uso por que tienen grandes diferencias de costo con un auto nuevo, el 63% de las personas encuestadas mencionaron que el recurso para la adquisición de su vehículo fue mediante financiamiento, el 97% de los ciudadanos encuestados con automóviles en la ciudad de Cusco mencionaron que si tienen la capacidad de solicitar un préstamo de dinero crediticio a cualquier tipo de entidad financiera, el 67% de las personas encuestadas mencionaron



que el tipo de vehículo que posee es un automóvil. El 95% de los ciudadanos encuestados que cuentan un automóvil en la ciudad de Cusco mencionaron que adquirieron su vehículo cuando su economía personal mejoro, el 66% de los ciudadanos cusqueños encuestados mencionaron que sus familias si poseen vehículos similares al de ellos.

La adquisición de vehículos se puede decir que es un indicador de bienestar, ya que el bienestar es un estado de satisfacción personal, o de comodidad que proporciona al individuo satisfacción económica, social, laboral, psicológica, biológica, entre otras. Ya que el bienestar es un estado subjetivo ya que el ser humano al ser tan diverso y diferente posee distintas formas de percibir cual puede ser una situación de bienestar, lo que quiere decir que lo que para una persona podría ser una situación de bienestar para otra podría no serlo, por lo cual dependerá de cada uno diferenciar si se siente en un estado beneficioso o no. principalmente todo el excedente generado por el incremento de los ingresos es destinado a la compra de automóviles, indicando que esta familia logra tener bienestar.

5.2. Limitaciones del estudio

Durante el desarrollo de una investigación es frecuente tener limitaciones, en la ejecución del presente trabajo de investigación se encontraron las siguientes limitaciones:

5.2.1. Con relación al trabajo de campo

Con respecto a las limitaciones en el trabajo de campo, fueron inexistentes ya que se tuvo el acceso permitido donde se desarrolló el trabajo de campo, el cual se desarrolló en la Provincia del Cusco.

5.2.2. Con relación a las limitaciones económicas

Con respecto a las limitaciones económicas que se presentó durante el desarrollo de la presente investigación fueron superadas y correctamente tratadas sin tener mayores inconvenientes.

5.3. Comparación crítica con la literatura existente

En el marco teórico de la presente investigación donde están las teorías que fueron conseguidas durante la revisión de literatura, nos sirvió como una guía para los investigadores, permitiendo de esta manera, realizar adecuadamente las hipótesis y variables, así de la misma forma la determinación de las dimensiones de la presente investigación, con el fin de no tener errores, de tal forma que sustenten y respalden la literatura usada en la presente investigación. Estas literaturas las encontramos desarrolladas por:

Revisión de literatura	Investigación
<p>(Rossini, Sica, & Scarlan, 2012): alteraciones de consumo</p> <p>El surgimiento de una nueva clase media</p> <p>Altera las condiciones de consumo, cambiando los hábitos y patrones.</p>	<p>El avance la clase media en la provincia de Cusco se debe principalmente a la disminución de la pobreza y crecimiento de los ingresos, estos últimos años la tasa de crecimiento promedio anual del ingreso fue de 6.7% y su crecimiento fue de forma positiva, esto va de acorde a nuestras encuestas realizadas que nos dieron el siguiente resultado: 93% de los ciudadanos encuestados menciona que sus ingresos se incrementaron en los últimos años y 35% de los ciudadanos mencionaron que su ingreso mensual actual es de 4500 soles a más. Por otro lado relacionándolo con la alteración de condiciones de consumo, hábitos y patrones, se concluye que el incremento de los ingresos cubre no solo sus necesidades básicas sino sus satisfactores de bienes, como el uso de transporte privado.</p>



<p>(Rossini, Sica, & Scarlan, 2012): crecimiento de la clase media</p> <p>Las nuevas clases medias de los países emergentes han alterado las condiciones de consumo.</p>	<p>Las nuevas clases medias son más exigentes en su consumo y uso de servicios, con relación a nuestro trabajo de investigación, el transporte público no cubrió las necesidades de la población cusqueña, por ende ocasiono que la mayoría de las personas hicieran uso del vehículo particular, lo que incentivo el crecimiento del parque automotor.</p>
<p>(Rossini, Sica, & Scarlan, 2012): comportamiento del consumidor</p> <p>Preferencia hacia los descuentos. Asimismo, manifiestan una mayor consideración por el precio en general como resultado de contar con mayor información previa a la compra.</p>	<p>Las nuevas clases medias manifiestan una mayor consideración por el precio en general, por ende el precio accesible de los vehículos y el incremento de la capacidad adquisitiva de las personas estimularon la compra de vehículos. Según nuestros datos obtenidos 63% de las personas encuestadas mencionaron que la adquisición de su vehículo fue mediante financiamiento y 97% de los ciudadanos mencionaron que, si tienen la capacidad de solicitar un préstamo de dinero crediticio a cualquier tipo de entidad financiera, gracias a ello y a las grandes publicidades de ventas de autos, las personas lograron adquirir su vehículo estos últimos años.</p>
<p>(Thomson, 2002). • El impacto de los mayores ingresos</p> <p>las familias con mayores ingresos hacen más viajes y se manifiesta en la adquisición de uno o más automóviles</p>	<p>Según nuestra investigación y nuestros datos obtenidos, las personas al obtener un incremento de sus ingresos, optaron por adquirir un vehículo particular, y está demostrado en nuestra encuesta realizada, donde: 95% de los encuestados mencionaron que adquirieron su vehículo cuando su economía personal mejoro y 91% de los ciudadanos encuestados mencionaron que poseen 1 a 2 vehículos.</p>
<p>(Thomson, 2002). • Impacto de las mayores tasas de propiedad de automóviles</p>	<p>Haciendo una pequeña comparación con la literatura, en nuestra investigación solo llegamos a obtener que: 44% de las personas encuestadas mencionaron que el propósito de adquisición de</p>



<p>La sola adquisición de un automóvil fomenta la producción de viajes.</p>	<p>vehículo es para el uso propio, esto significa que la mayoría de las personas busca su comodidad y su transporte particular ya sea para el trabajo o para viajes dentro o fuera del Cusco.</p>
<p>(Thomson, 2002). • El impacto de los cambios en el uso del suelo La menor demanda de transporte urbano, como resultado de una calidad inferior de atención, sirve para incentivar la adquisición de un segundo, o tercer automóvil, liberando a la familia aún más de la dependencia del transporte público.</p>	<p>Según nuestra investigación, la mala calidad del transporte público conlleva a crear necesidades en el transporte en nuestra provincia es por ello que: la mayoría de las personas adquieren vehículos para el uso particular, 72% de las personas encuestadas se movilizan en auto propio y el 91% de nuestros encuestados afirman que poseen de 1 a 2 vehículos. Esto quiere decir que la mala calidad de servicio que ofrece el transporte público fomenta la adquisición de vehículos particulares como se ve reflejado en nuestro resultado de encuesta: 67% de las personas encuestadas mencionaron que el tipo de vehículo que posee es un automóvil y el 27% posee una camioneta. Con esto podríamos confirmar que las familias en su gran mayoría buscan liberarse del transporte público.</p>
<p>(Sanfuentes, 1997) 2.3.1.4. Ingreso Per Cápita Un país con un alto ingreso per cápita se supone que está mucho mejor que otro con un ingreso menor</p>	<p>Como bien sabemos el ingreso per cápita es establece el ingreso promedio que recibe cada una de las personas de una región. En nuestro trabajo de investigación el ingresos promedio de ingresos incrementó de manera positiva estos últimos años según el INEI, y según nuestras encuestas 93% de los ciudadanos afirmaron que sus incrementaron los últimos años.</p>



5.4. Implicancias del estudio

5.4.1. Implicancia practica

La implicancia practica del presente trabajo de investigación ayuda a mejorar a la ciudad de Cusco para que las autoridades gestionen planes y propuestas que ayuden a reducir la aglomeración de vehículos en cada calle por los espacios estrechos de la ciudad de Cusco, de la misma forma permitirá contar con datos estadísticos y de esta forma determinar políticas de prevención y regulación de efectos del crecimiento del parque automotor.



Conclusiones

1. La investigación realizada acepta la hipótesis alternativa de la prueba de hipótesis realizada con relación al incremento de los ingresos y el crecimiento del parque automotor, ya que el 93% de los ciudadanos encuestados confirman que sus ingresos se incrementaron en los últimos años a diferencia de años anteriores y que el ritmo de crecimiento de los salarios ha sido sostenido, con un crecimiento anual del 6.7%. Además el 63% de la población encuestada adquirió su vehículo mediante financiamiento y un 95% de los encuestados sostiene que adquirió un vehículo cuando mejoro su economía. Entonces podemos concluir que durante los últimos años en la provincia de Cusco el incremento de los ingresos genero un excedente e incremento la capacidad adquisitiva financiera para la compra de automóviles, lo que a su vez genero un crecimiento del parque automotor.
2. El incremento de los ingresos en el periodo 2010-2018 en la provincia de cusco fue favorable para los ciudadanos debido a que 64% de las personas encuestadas mencionaron que la actividad económica actual es el de brindar servicios. Hasta el año 2010 el 38% de los encuestados mencionaron que su ingreso mensual fue de 1000 a 2000 soles y que actualmente un 35% de los encuestados confirma que su ingreso mensual es de 4500 soles a más. Debido a que para el año 2017 el incremento del empleo se dio en los diferentes sectores entre los principales tenemos: Servicios, minería y turismo. Concluyendo, el incremento de los ingresos genero un excedente, puesto que el 43% de los encuestados consideran su principal gasto la alimentación seguida de un 32% que es dirigida al préstamo bancario, es decir que un incremento de los ingresos genera un incremento en la capacidad adquisitiva de las personas, por ende tienen acceso rápido y fácil al financiamiento vehicular.



3. Respecto al crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco, estos últimos años tuvo un crecimiento acelerado, que se originó a causa del incremento de los ingresos y el acceso rápido al financiamiento vehicular, según nuestras encuestas, actualmente un 72% se moviliza en auto propio, un 44% tiene como propósito de adquisición de vehículo para el uso propio, 61% de los encuestados adquirió su vehículo de segundo uso y un 91% tiene acceso al financiamiento para la adquisición de un vehículo. Estos datos indican que el crecimiento del parque automotor estos últimos años fue desmedido e inevitable y que no se vino con la misma tendencia que la modernización de las vías es decir no contamos con buena infraestructura vehicular, a ello se suma el aumento de la contaminación ambiental, los accidentes de tránsito, pérdidas económicas e incremento de gastos (consumo de combustible en las largas colas de tráfico).



Recomendaciones

1. Se sugiere reestructurar un sistema financiero con leyes, decretos y normas que se adecuen a los ingresos económicos por parte de la ciudadanía en general; respecto al uso del parque automotor establecer estándares de medición para la unidades prestadoras del servicio de transporte público urbano, de la misma forma para mejorar los tiempos de viaje en la provincia del Cusco se deberían de implementar planes de transportes concernientes a rutas y establecer horarios explícitos en los que el transporte sea más fluido sin estancarse en las vías ya que por motivos de sobrepoblación el incremento del parque automotor creció desmesuradamente.
2. Se sugiere que los bancos, cajas municipales y otras entidades financieras de nuestra provincia incentiven a las personas a Ahorrar, puesto que la motivación hacia la adquisición de un vehículo seguirá generando el crecimiento automotor y este a la vez seguirá trayendo consigo más accidentes de tránsito, contaminación ambiental y sonora, caos vehicular y destrucción de nuestros centros arqueológicos.
3. Se sugiere que para evitar la congestión vehicular y otros problemas que ocasiona el crecimiento del parque automotor en nuestra provincia, se tome en consideración lo siguiente:
 - Crear nuevas vías longitudinales y circunvalaciones, concretar algunas obras que fueron paralizadas y que aún no inician como la vía expresa.
 - Para mejorar la transpirabilidad vehicular se sugiere formular megaproyectos como El Puente Chilina o Puente Mariano Melgar Valdivieso de Arequipa que tuvo como objetivo: permitir un tránsito de más de 3000 vehículos/hora, descongestionar el tráfico de la zona y desviar hasta el 80% del tráfico pesado del centro de Arequipa.



- París y Madrid tomaron la siguiente medida: El uso del vehículo en áreas restringidas debe generar un costo tributario importante que a su vez financie el transporte público y que su vez desincentive el uso de transporte privado es decir encarecen el uso de vehículos. Se recomienda aplicar dicha medida para evitar el caos vehicular.
- El mal diseño de las vías no están adaptadas al caos vehicular actual, a esto se suma el mal estado de las pistas, se sugiere el mejoramiento de todas estas vías.
- Existe un mal sistema de gestión en las intersecciones, se recomienda mayor inversión tecnología y capacitación es decir implementar sistemas inteligentes de control como semáforos inteligentes.

PROPUESTA:

Para evitar el congestionamiento vehicular provocado por el crecimiento del parque automotor se propone:

Considerar el proyecto Qapaqñan, donde se menciona la creación de un nuevo modelo de transporte: La base de esta propuesta es un nuevo Sistema con dos configuraciones, una troncal de alta capacidad dimensionada en los corredores más importantes:

- Av. Cultura y Prolongación
- Av. 28 de Julio
- Av. Velasco Astete
- Vía de Evitamiento
- Vía Expresa

Se complementan con rutas alimentadoras de dos tipos, las más cortas que sirven a sectores cercanos y que ingresan a la infraestructura de la ruta troncal. Existen otras



rutas que confluyen en un intercambiador que permite el trasbordo de pasajeros en el centro de la ciudad. Al tener un sistema con mayores velocidades comerciales, el sistema sería más atractivo, incluso si se usara tecnología semafórica con preferencia al sistema de transporte, esto lograría incrementos significativos en el servicio y una disminución del caos vehicular. La infraestructura para la implementación del nuevo modelo integrado es compartida con vehículos de capacidad media (30-40 pasajeros), que entran y salen del sistema para complementar la atención a destino en laderas y cerros, así como en zonas alejadas de baja demanda.

Esta infraestructura, es complementada con una tecnología de prioridad semafórica inteligente que *permite la no interrupción en el flujo vehicular de los vehículos de transporte público; manteniendo la circulación a velocidades constantes y evitando las paradas innecesarias, producto de la congestión vehicular de vías y acceso transversales a la línea troncal elegida.* La cobertura que se logra con la línea troncal es de 30% de la población total, que en cifras son 132 mil habitantes, afectando a los distritos urbanos de Cusco, Santiago, San Sebastián y San Jerónimo.



Referencias Bibliográficas

- Aptiva. (2013). *Curso E-Contabilidad Financiera: Nivel I*. Cádiz: Servicio Andaluz de Empleo.
- Basurto, R., & García, G. (2011). *Estructura y recomposición de la industria automotriz mundial. Oportunidades y perspectivas para México*. México: Universidad de Sonora.
- Bernal, C. A. (2004). *Metodología y diseños de investigación*. México: Editorial Pearson Education.
- Bordacheva, M. (2014). *Aportación de la industria del automóvil al crecimiento económico de España e impacto de las tendencias actuales en el sector*. España: Universidad de Barcelona.
- Brainly. (05 de Septiembre de 2013). *QUE ES PARQUE AUTOMOTRIZ*. Obtenido de brainly.lat: <https://brainly.lat/tarea/242300>
- Contreras, C. (2017). *arque automotor se duplicó en 7 años con mototaxis y minivanes. La republica*, 3.
- Fernández, J. (2018). *Análisis del crecimiento económico en el Perú y su relación con las importaciones de autos asiáticos en el periodo 2010 al 2015*. Lima: Universidad Tecnológica del Perú.
- Gil, S. (Julio de 2015). *Ingreso*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/ingreso.html>
- Goode, E. (31 de March de 2008.). *National Center for Educational Statistics*. Obtenido de <http://nces.ed.gov/programs/coe/glossary/s.asp>
- Hernandez, Fernandez, & Baptista. (2014). *metodología de la investigación*. Mexico: MC GRAW HILL.
- INEI. (2018). *Ingreso promedio mensual proveniente del trabajo, según ámbito geográfico*. Lima : Instituto Nacional de Estadística e Informática .
- Instituto Nacional de Estadísticas - Chile. (2017). *Parque Vehicular* . *Inevalparaiso*, 1-11.



Jurado, L. (2015). *Los automóviles eléctricos y su impacto económico en las cooperativas de taxis de la ciudad de Ambato*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.

La republica. (2016). Parque automotor de la ciudad de Cusco aumentó en 328% los últimos 10 años. *la republica*.

Leon , L. (2017). *Ley que fortalece el servicio de transporte publico terrestre de personas* . Lima : Congreso de la Republica .

Mamani, B., & Marquez, G. J. (2015). *La estructura de financiamiento y su influencia en los resultados de las empresas concesionarias de vehículos del Cusco-2012*. Cusco: Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

Marta , A. (2007). *Estados y sindicatos en perspectiva latinoamericana*. Buenos Aires: Promteo Libros.

Martínez , J. (1992). *Crecimiento económico en el mundo desarrollado*. España : Akal .

Mercado, S. (2000). *Comercio internacional*. México: Noriega Editores.

Molinero, Á. (2017). *Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración*. México: Fundación ICA.

Morveli, M. (2015). *Guía para formular proyectos de investigación*. Cusco: UNSAAC.

Muñoz, M. (2013). *Impacto económico de la importación de automóviles en México: 1992-2011*. Mexico: Universidad Autonoma de Chihuahua.

Paz, K. (2018). Mercado Automotriz En Latinoamérica Crece 4.9%. *RP de JATO México*, 5.

Puga, M. (2018). *Comercio exterior*. Centro de formacion tecnica los leones.

República, C. d. (2017). *Ley que fomenta la renovación del parque automotor y la formalización en la venta de unidades inmatriculadas*. Lima : El Congreso de la República.

Rodriguez. (2009). *Contabilidad para no Economistas*. Edición electronica.

Rodriguez, & Delgado. (2017). *Gestión contable*. Obtenido de RDG:
<https://rodriguezyladegado.com/areas-de-actuacion/gestion-contable/>



- Rossini, E., Sica, D., & Scarlan, M. (2012). *El futuro del sector automotriz en el mundo (2025)*. Buenos Aires: Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva.
- Rueda de Negocios . (21 de Noviembre de 2017). Más del 50% de los vehículos del parque automotor del Cusco son privados y solo transportan al 5% de la población cusqueña. *Rueda de Negocios* .
- Ruiz, M. (2016). *Reconocimiento del ingreso en la venta de vehículos para las empresas automotrices*. Lima: Universidad Tecnológica del Perú .
- Sanfuentes, A. (1997). *Manual de Economía*. Santiago de Chile: Andres Bello.
- Sanz, I. (2015). *Análisis de la evolución y el impacto de los vehículos eléctricos en la economía europea*. Madrid: Universidad Pontificia Comillas.
- Thomson, I. (2002). *Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: investigación preliminar en ciudades de America Latina*. Santiago de Chile: Divion de Recursos Naturales de Infraestructura.
- Union Europea. (2013). Exportación e importación en la empresa. *Accion contra el hambre*, 2-33.
- USAID. (Febrero de 2010). Crecimiento demográfico y desarrollo económico: El rol indispensable de la planificación familiar. *USAID*, 17.
- Ventura, B., & Delgado, S. (2007). *Contabilidad general y tesorería*. España: Ediciones Paraninfo.
- Zaldívar , C. (2002). *Historia de la ortopedia y de la traumatología en el Perú*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Fondo Editorial.
- Zalidívar, C. (2002). *Historia de la Ortopedia y de la Traumatología en el Perú*. Lima : Univesidad Nacional Mayor de San Marcos.



ANEXOS



Matriz de consistencia

Problema	Objetivos	Hipótesis	VARIABLES/ Dimensiones	Metodología
Problema General ¿En qué medida el incremento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018?	Objetivo General Analizar en qué medida el incremento de los ingresos está asociado al crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018.	Hipótesis General El excedente generado por el incremento de los ingresos es destinado a la compra de automóviles esto generó el crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010-2018.	VARIABLE 1: X= Incremento de ingresos Dimensiones: X1= Rendimiento de la actividad económica X2= Nivel de actividad económica	<ul style="list-style-type: none"> • Tipo: Descriptivo Correlacional • Diseño: No experimental • Población: De la provincia de Cusco • Técnicas: Encuesta • Instrumentos: Cuestionario
Problemas específicos <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo es el incremento de los ingresos económicos en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018? • ¿Cómo es el crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 - 2018? 	Objetivos específicos <ul style="list-style-type: none"> • Analizar el incremento de los ingresos económicos en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018. • Describir el crecimiento del parque automotor en la provincia de Cusco periodo 2010 – 2018. 	Hipótesis específicas <ul style="list-style-type: none"> • El incremento de los ingresos generó excedentes e incrementó el financiamiento vehicular en la provincia de Cusco periodo 2010-2018. • El crecimiento del parque automotor no planificado generó efectos negativos en el ambiente y la población en la provincia de Cusco periodo 2010-2018. 	VARIABLE 2: Y= Crecimiento del parque automotor Dimensiones: Y1= Importación de vehículos Y2= Tipos de vehículos	



Matriz de instrumento para recolección de datos

TÉCNICA	DEFINICIÓN	INSTRUMENTO
ENCUESTA	El instrumento a utilizar será el cuestionario, de tal manera que se encuestará a los pobladores de la provincia de Cusco.	Cuestionario
OBSERVACIÓN	El instrumento a utilizar será el registro del ingreso de los automóviles, de tal manera que se recolectará imágenes de todo el trabajo de recolección de datos.	Registro de observación



Instrumento de recolección de datos



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS

Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA

A continuación, se presenta una serie de preguntas. Lea cuidadosamente cada pregunta y seleccione la alternativa con la que usted este de acuerdo, marcando una “X”

I. DATOS GENERALES				
1	Sexo: F () M ()			
2	Rango de edad	De 21-30 años	De 31-40 años	De 41-50 años
				Más de 50 años
3	¿Cuál es su lugar de procedencia?	Ciudad del Cusco		Provincias de Cusco
				Otros

II. INCREMENTO DE INGRESOS							
4	¿Cuál fue su tipo de actividad económica hasta el año 2010?	Ganadería y/o Agricultura	Comercio	Minería	Turismo	Construcción	Servicios
5	¿Cuál es su tipo de actividad económica actualmente?	Ganadería y/o Agricultura	Comercio	Minería	Turismo	Construcción	Servicios
6	¿Cuáles son sus principales gastos	Alimentación de la familia	Educación	Préstamo Bancario		Alquiler de Vivienda	
7	¿Cuál es su principal fuente de financiamiento?	Capital propio			Préstamo Bancario		
8		SI			NO		



	¿Considera que los últimos años incremento sus ingresos?						
9	¿Cuánto fue su ingreso mensual hasta el año 2010?	> a 500 soles	De 1000a 2000 soles	De 2500 a 3000 soles	De 3500 a 4000 soles	De 4500 soles a mas	
10	¿Cuánto es su ingreso mensual actualmente?	> a 500 soles	De 1000a 2000 soles	De 2500 a 3000 soles	De 3500 a 4000 soles	De 4500 soles a mas	
11	¿En que gasta la mayor parte de los ingresos del hogar?	Alimentación	Vestimenta	Vivienda	Otros		
12	¿Cuáles son sus fuentes de ingresos?	Ingreso de Trabajo	Ingreso de un negocio	Renta de una propiedad	Otros ingresos		
13	¿Cuál es su situación laboral?	Nombrado	Contratado		Auto empleado		
14	¿Cuál es su nivel de Educación?	Primaria Completa	Secundaria Completa	Superior Técnico	Superior universitario	Postgrado	Doctor
15	¿Tiene ingreso de alguna otra fuente?	Alquileres	Remesas	Jubilaciones	Herencias		

III. CRECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR

16	¿Normalmente cómo se moviliza	Auto propio	Taxi	Bus Publico	Peatonal	Bicicleta
17	¿Cuál es su propósito de adquisición de vehículo?	Uso propio	Uso Comercial	Alquiler		Servicio Publico
18	¿En qué condición adquirió su vehículo?	Nuevo		Segundo Uso		Alquiler
19	¿Con que recursos adquirió su vehículo?	Financiamiento		Recurso Propio		Préstamo de familiares
20	¿Usted tiene la capacidad de solicitar un préstamo crediticio?	SI			NO	
21	¿Cuenta con acceso a financiamiento para la adquisición de un vehículo?	SI			NO	
22		Menor a 3 año	De 4 años a 6 años	De 7 años a 9 años		De 10 años a mas



	¿Hace cuánto tiempo usted adquirió su vehículo?						
23	¿Qué tipo de automóvil posee usted?	Automóvil	Station Wagon	Camioneta	Ómnibus	Furgón	Camión
24	¿Cuántos vehículos posee?	De 1 a 2 vehículos	De 3 a 4 vehículos	De 5 a 6 vehículos	Furgón	De 6 a más vehículos	
25	¿Usted adquirió sus vehículos cuando mejoró su economía?	SI			NO		
26	¿Sus familiares poseen vehículos?	SI			NO		