

**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**



**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**

**TESIS PARA OBTENER
EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ECONOMISTA**

**IMPACTO ECONÓMICO DEL TERMINAL TERRESTRE
DE CHACHAPOYAS EN LA REGIÓN AMAZONAS,
PERÍODO: 2020-2021**

Autora:

Bach. Angela Agip Pilco

Asesor:

Mg. Jonathan Alberto Campos Trigoso

Registro: (.....)

CHACHAPOYAS – PERÚ

2023

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM



ANEXO 3-H

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM

1. Datos de autor 1

Apellidos y nombres (tener en cuenta las tildes): ÁGIP PILLO ANGELA
DNI N°: 71475411
Correo electrónico: angelitt.16@gmail.com
Facultad: CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
Escuela Profesional: ECONOMÍA

Datos de autor 2

Apellidos y nombres (tener en cuenta las tildes): _____
DNI N°: _____
Correo electrónico: _____
Facultad: _____
Escuela Profesional: _____

2. Título de la tesis para obtener el Título Profesional

IMPACTO ECONÓMICO DEL TERMINAL TERRESTRE DE CHACHAPOYAS EN LA REGIÓN AMAZONAS, PERIODO : 2020-2021

3. Datos de asesor 1

Apellidos y nombres: CAMPOS TRIGOSO JONATHAN ALBERTO
DNI, Pasaporte, C.E N°: 45861852
Open Research and Contributor-ORCID (<https://orcid.org/0000-0002-9670-0970>) <https://orcid.org/0000-0002-4605-6005>

Datos de asesor 2

Apellidos y nombres: _____
DNI, Pasaporte, C.E N°: _____
Open Research and Contributor-ORCID (<https://orcid.org/0000-0002-9670-0970>) _____

4. Campo del conocimiento según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos- OCDE (ejemplo: Ciencias médicas, Ciencias de la Salud-Medicina básica- Inmunología)

https://catalogos.concytec.gob.pe/vocabulario/ocde_ford.html
S. 00.00 CIENCIAS SOCIALES S.02.00 ECONOMÍA Y NEGOCIOS S.02.01 ECONOMÍA

5. Originalidad del Trabajo

Con la presentación de esta ficha, el(la) autor(a) o autores(as) señalan expresamente que la obra es original, ya que sus contenidos son producto de su directa contribución intelectual. Se reconoce también que todos los datos y las referencias a materiales ya publicados están debidamente identificados con su respectivo crédito e incluidos en las notas bibliográficas y en las citas que se destacan como tal.

6. Autorización de publicación

El(los) titular(es) de los derechos de autor otorga a la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas (UNTRM), la autorización para la publicación del documento indicado en el punto 2, bajo la *Licencia creative commons* de tipo BY-NC: Licencia que permite distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra de forma no comercial por lo que la Universidad deberá publicar la obra poniéndola en acceso libre en el repositorio institucional de la UNTRM y a su vez en el Registro Nacional de Trabajos de Investigación-RENATI, dejando constancia que el archivo digital que se está entregando, contiene la versión final del documento sustentado y aprobado por el Jurado Evaluador.

Chachapoyas, 04 de Febrero de 2023


Firma del autor 1

Firma del autor 2


Firma del Asesor 1

Firma del Asesor 2

DEDICATORIA

Con mucho amor a mis padres y familia, por su apoyo incondicional y esa paciencia brindada durante todos estos años, gracias por siempre tener consejos que dar e inculcar valores en mí, por último, manifestar que todos los logros alcanzados y por alcanzar son para ustedes. Y en especial para mi mejor amigo de cuatro patas, mi bebé Clay, quien me acompañó en todas las noches de desvelo para culminar este último peldaño de mi vida universitaria y espero siga ahí lo que queda de ésta.

Angela.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, agradecer a Dios por su amor, protección y fortaleza. Su compañía ha sido y sigue siendo trascendental para mí. Gracias por brindarme un nuevo día para poder seguir adelante a pesar de todas las adversidades encontradas en el camino.

A mi asesor de tesis el Mg. Jonathan Alberto Campos Trigoso, quien me brindó sus conocimientos, paciencia, tiempo y orientación a lo largo de la realización de la presente investigación. Además, que con su apoyo y amistad me permitieron aprender mucho más durante el proceso.

A mis docentes, con quienes tuve el placer de compartir durante este trayecto de mucho aprendizaje, y a su vez, me proporcionaron todos sus conocimientos y sabiduría impulsándome siempre a seguir adelante

La autora.

**AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ
DE MENDOZA DE AMAZONAS**

Ph.D. Jorge Luis Maicelo Quintana
RECTOR

Dr. Oscar Andrés Gamarra Torres
VICERRECTOR ACADÉMICO

Dra. María Nelly Luján Espinoza
VICERRECTORA DE INVESTIGACIÓN

Mg. Cirilo Lorenzo Rojas Mallqui
**DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

VISTO BUENO DEL ASESOR DE LA TESIS



ANEXO 3-L

VISTO BUENO DEL ASESOR DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL

El que suscribe el presente, docente de la UNTRM (X)/Profesional externo (), hace constar que ha asesorado la realización de la Tesis titulada _____
" IMPACTO ECONÓMICO DEL TERMINAL TERRESTRE DE CHACHAPOYAS
EN LA REGIÓN AMAZONAS, PERIODO : 2020 - 2021 "
del egresado ANGELA AGIP PILLO
de la Facultad de CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
Escuela Profesional de ECONOMÍA
de esta Casa Superior de Estudios.



El suscrito da el Visto Bueno a la Tesis mencionada, dándole pase para que sea sometida a la revisión por el Jurado Evaluador, comprometiéndose a supervisar el levantamiento de observaciones que formulen en Acta en conjunto, y estar presente en la sustentación.

Chachapoyas, 20 de SETIEMBRE de 2022


Firma y nombre completo del Asesor
Mg. SONATHAN ALBERTO CAMPOS TRIGOSO

JURADO EVALUADOR DE LA TESIS



Mg. Cirilo Lorenzo Rojas Mallqui
Presidente



Dr. Alex Javier Sánchez Pantaleón
Secretario



Dra. Rosa Ysabel Bazán Valque
Vocal

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS



UNTRM

REGLAMENTO GENERAL
PARA EL OTORGAMIENTO DEL GRADO ACADÉMICO DE
BACHILLER, MAESTRO O DOCTOR Y DEL TÍTULO PROFESIONAL

ANEXO 3-Q

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL

Los suscritos, miembros del Jurado Evaluador de la Tesis titulada:

"IMPACTO ECONÓMICO DEL TERMINAL TERRESTRE DE CHACHAPOYAS
EN LA REGIÓN AMAZONAS, PERIODO 2020-2021"

presentada por el estudiante ()/egresado (X) ANGEJA AGIP PILCO

de la Escuela Profesional de ECONOMIA

con correo electrónico institucional 7147541151@untrm.edu.pe

después de revisar con el software Turnitin el contenido de la citada Tesis, acordamos:

a) La citada Tesis tiene 18 % de similitud, según el reporte del software Turnitin que se adjunta a la presente, el que es menor (X) / igual () al 25% de similitud que es el máximo permitido en la UNTRM.

b) La citada Tesis tiene _____ % de similitud, según el reporte del software Turnitin que se adjunta a la presente, el que es mayor al 25% de similitud que es el máximo permitido en la UNTRM, por lo que el aspirante debe revisar su Tesis para corregir la redacción de acuerdo al Informe Turnitin que se adjunta a la presente. Debe presentar al Presidente del Jurado Evaluador su Tesis corregida para nueva revisión con el software Turnitin.

Chachapoyas, 02 de Diciembre del 2022


SECRETARIO


PRESIDENTE


VOCAL

OBSERVACIONES:

.....
.....

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS



UNTRM

REGLAMENTO GENERAL
PARA EL OTORGAMIENTO DEL GRADO ACADÉMICO DE
BACHILLER, MAESTRO O DOCTOR Y DEL TÍTULO PROFESIONAL

ANEXO 3-5

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL

En la ciudad de Chachapoyas, el día 27 de enero del año 2023, siendo las 15 horas, el aspirante: Angela Agip Pilca, asesorado por Mg. Jonathan Alberto Campos Trigos defiende en sesión pública presencial (X) / a distancia () la Tesis titulada: Impacto económico del terminal terrestre de Chachapoyas en la región Amazonas, periodo: 2020-2021.

para obtener el Título Profesional de Economista, a ser otorgado por la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas; ante el Jurado Evaluador, constituido por:

Presidente: Mg. Cirilo Lorenzo Rojas Mallqui

Secretario: Dr. Alex Javier Sánchez Pantakón

Vocal: Dra. Rosa Ysabel Bazán Valque



Procedió el aspirante a hacer la exposición de la Introducción, Material y métodos, Resultados, Discusión y Conclusiones, haciendo especial mención de sus aportaciones originales. Terminada la defensa de la Tesis presentada, los miembros del Jurado Evaluador pasaron a exponer su opinión sobre la misma, formulando cuantas cuestiones y objeciones consideraron oportunas, las cuales fueron contestadas por el aspirante.

Tras la intervención de los miembros del Jurado Evaluador y las oportunas respuestas del aspirante, el Presidente abre un turno de intervenciones para los presentes en el acto de sustentación, para que formulen las cuestiones u objeciones que consideren pertinentes.

Seguidamente, a puerta cerrada, el Jurado Evaluador determinó la calificación global concedida a la sustentación de la Tesis para obtener el Título Profesional, en términos de:

Aprobado (X) por Unanimidad (X) / Mayoría () Desaprobado ()

Otorgada la calificación, el Secretario del Jurado Evaluador lee la presente Acta en esta misma sesión pública. A continuación se levanta la sesión.

Siendo las 16:05 horas del mismo día y fecha, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación de la Tesis para obtener el Título Profesional.


SECRETARIO


VOCAL


PRESIDENTE

OBSERVACIONES:

ÍNDICE DE CONTENIDO

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO	iv
AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS	v
VISTO BUENO DEL ASESOR DE LA TESIS	vi
JURADO EVALUADOR DE LA TESIS.....	vii
CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS.....	viii
ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS.....	ix
ÍNDICE DE CONTENIDO	x
ÍNDICE DE TABLAS	xii
ÍNDICE DE FIGURAS	xiii
RESUMEN	xiv
ABSTRACT.....	xv
I. INTRODUCCIÓN.....	16
II. MATERIAL Y MÉTODOS.....	21
2.1 Tipo y nivel de investigación	21
2.2 Métodos de la investigación	21
2.3 Población muestral	21
2.4. Variables de estudio	23
2.5. Técnicas e instrumentos de la investigación	23
2.6. Análisis de datos.....	24
III. RESULTADOS.....	25
3.1. Identificar las principales actividades que se desarrollan en torno al Terminal Terrestre de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021	25
3.2. Analizar la participación de los usuarios del Terminal Terrestre de Chachapoyas en la ciudad de Chachapoyas – región Amazonas, periodo 2020-2021	32
3.3. Evaluar los gastos operativos de las empresas de transporte del Terminal Terrestre de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021.....	34
IV. DISCUSIÓN.....	37

V.	CONCLUSIONES	38
VI.	RECOMENDACIONES	39
VII.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	40
	ANEXOS.....	43

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Empresas de Transporte del Terminal Terrestre de Chachapoyas.....	22
Tabla 2. Operacionalización de variables	23
Tabla 3. Pasajeros que transcurren al terminal terrestre de la ciudad de Chachapoyas diariamente.....	25
Tabla 4. Factor económico – Actividades económicas.....	26
Tabla 5. Ingreso económico y cantidad de rutas de las empresas de transporte	27
Tabla 6. Prueba de chi-cuadrado.....	27
Tabla 7. Uso y precios de los módulos de comida.....	28
Tabla 8. Prueba de chi-cuadrado.....	28
Tabla 9. Presencia y control de ambulantes.....	29
Tabla 10. Cantidad de trabajadores que tienen las empresas de transporte en el terminal terrestre de Chachapoyas	29
Tabla 11. Factor económico – Generación de empleo.....	30
Tabla 12. Factor económico – Infraestructura	31
Tabla 13. Factor económico – Productividad	31
Tabla 14. Pasajeros o usuarios	32
Tabla 15. Salidas y llegadas de vehículos interprovinciales.....	33
Tabla 16. Trabajadores por empresa de transporte	34
Tabla 17. Mantenimiento del Terminal Terrestre	34
Tabla 18. Seguridad de la movilidad	35

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Preferencias del pasajero	33
Figura 2. Limpieza del Terminal Terrestre.....	35
Figura 3. Seguridad del ambiente	36

RESUMEN

El presente estudio lleva por título “Impacto económico del Terminal Terrestre de Chachapoyas en la Región Amazonas, Periodo: 2020-2021”, cuyo objetivo general fue determinar el impacto económico del terminal terrestre de Chachapoyas en la ciudad de Chachapoyas – región Amazonas, periodo 2020-2021. El diseño de la investigación fue no experimental de corte transversal, de tipo cuantitativo y de nivel descriptivo, la población muestral estuvo conformada por 30 empresas activas que operan dentro del terminal terrestre a distintos destinos, la técnica e instrumento que se utilizó para recoger la información fueron la encuesta y el cuestionario respectivamente y estuvo dirigida a los administradores de los stands de estas empresas. Una vez recogida la información, se utilizó la estadística descriptiva y la prueba estadística ANOVA con el fin de analizar la variable de estudio, obteniendo como resultado, que el impacto económico generado por el Terminal Terrestre en la ciudad de Chachapoyas es positivo, porque ha contribuido en la generación de más de 350 puestos de trabajo y dinamiza la economía embarcando alrededor de 1340 pasajeros diarios a distintos destinos, contribuyendo así al mejor desarrollo del sector comercio y servicios, teniendo este último la actividad económica más importante que se desarrolla dentro y alrededor del terminal.

Palabras clave: Impacto económico, Terminal Terrestre, transporte.

ABSTRACT

The present study is entitled "Economic impact of the Chachapoyas Bus Terminal in the Amazonas Region, Period: 2020-2021", whose general objective was to determine the economic impact of the Chachapoyas land terminal in the city of Chachapoyas - Amazonas region, period 2020-2021. The research design is non-experimental, cross-sectional, quantitative and explanatory, the sample population was made up of 30 active companies that operate within the bus terminal to different destinations, the technique and instrument used to collect the information. They were the survey and the questionnaire respectively and were aimed at the administrators of the stands of these companies. Once the information was collected, descriptive statistics and the ANOVA statistical test were used in order to analyze the study variable, obtaining as a result that the economic impact generated by the bus terminal in the city of Chachapoyas is positive, because it has contributed in the generation of more than 350 jobs, boosts the economy by boarding around 1,340 daily passengers to different destinations, thus contributing to the better development of the trade and services sector, the latter having the most important economic activity that takes place in and around the terminal.

Keywords: Economic impact, Bus Terminal, transportation.

I. INTRODUCCIÓN

El desplazamiento de personas o bienes de un lugar a otro, en un espacio físico, facilita la accesibilidad a los territorios y tiene una importancia significativa en el desarrollo económico y social de una localidad o país.

Existe una cantidad significativa de factores como la globalización o las telecomunicaciones, que han generado el cumplimiento de la gran mayoría de las necesidades de los consumidores, y a su vez el surgimiento de otras exigencias que van enfocadas al comercio, turismo, salud, educación, entre otros, los cuales conllevan a la migración en masas hacia otras ciudades más industrializadas; es decir, a aquellas que brinden las condiciones necesarias para el desarrollo de una mejor calidad de vida (Rentería-Pedraza, 2019).

Es así como, la movilización de estos grupos se da constantemente de manera local, nacional e internacional, donde el medio de transporte por el cual se dinamiza esta actividad depende de la situación actual en que se encuentran dichas ciudades de destino, existiendo así diversas opciones para llevar a cabo este tipo de actividad, la cual garantiza la conectividad entre ciudades y facilita la integración de éstas (Díez-Pisonero, 2020).

Sin embargo, a pesar de la importancia que adquiere el sector de transporte dentro del país y los ingresos que genera, permanece en tela de juicio un tema sumamente importante para la sostenibilidad de este sector, y este viene a ser la informalidad, lo que desfavorece a las empresas que operan bajo esta modalidad limitándoles el acceso a los mercados potenciales, por lo que es esencial para un mejor manejo de ese tema, el trabajo en conjunto entre el sistema público y privado (Salazar-Xirinachs y Chacaltana, 2018).

En ese sentido, el gerente de Transportes y Comunicaciones de la región Libertad indicó que, las empresas informales evaden la fiscalización y adulteran información sobre sus pasajeros en servicio regular, teniendo como consecuencias que de suceder un accidente el seguro no cubriese con los gastos necesarios (Tu Región Informa, 2021).

Según el diario oficial El Peruano (2021), recomienda que a través del ejecutivo se impulse una política nacional de transporte y seguridad vial, y la reactivación del sector a través de una dura batalla contra la ilegalidad e informalidad en el transporte público, donde incluyen al transporte interprovincial, taxis de carga y de pasajeros, mototaxis, entre otros. Evaluándose así los requerimientos del sector, se encontraron dificultades como: el alza del precio de los combustibles, el precio de los peajes, la formalización de los terminales terrestres y el estado de la red vial nacional.

Actualmente en el Perú, la longitud de red vial existente es de 168,359.2 km, de los cuales el 16.1%, 16.3% y 67.6%, pertenecen a carreteras nacionales, departamentales y vecinales (en ese mismo orden), así mismo el 84% de la red vial total no se encuentra pavimentada, situación que dificulta el progreso del sector transporte (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020).

Carrasco et. al (2020) señala que, a medida que se ha ido ejecutando proyectos de tráfico confiables, la infraestructura vial se ha ido ampliando, al igual que el flujo de pasajeros, creando la demanda para más rutas y así el aumento de las empresas de transporte. En tal sentido, se considera a los terminales de transporte terrestre como centralidad urbana, definido como un espacio con características ya sean culturales, sociales, históricas o comerciales, y que genera gran relevancia en relación con otras zonas dentro y fuera de la ciudad (Hernández, 2021).

Así pues, éste trabajo de investigación ha tomado el servicio de transporte brindado en el Terminal Terrestre ubicado en la ciudad de Chachapoyas, el cual ofrece a través de empresas pequeñas, transporte con dirección a provincias de otras regiones y colindantes, y también de carácter turístico dentro de la misma región, además de ello, diversos puestos de comida y consumo rápido.

La importancia del Terminal Terrestre de Chachapoyas radica en cubrir las distintas necesidades de la población que tiene al transportarse, bajo un correcto uso, confort y seguridad. Asimismo, es trascendental a nivel cultural (facilita el intercambio patrimonial: pobladores - visitantes), social (busca una integración del sector informal y formal, y crear actividades en bienestar del usuario y del trabajador) y económico, puesto que permite el crecimiento óptimo de la economía;

y ayuda a los recursos humanos, generando empleos formales tanto en el rubro del terminal como comercial (Laura y Laura, 2021).

Según Luna (2020) la productividad laboral del sector transporte y comunicaciones registró un incremento del 7.4% al 2020 en relación con el año 2016, lo que evidencia que este sector es fundamental, pues para que una agencia de viajes funcione dentro del Terminal Terrestre necesita de un gerente, un administrador, un chofer, entre otros. A su vez, genera comercio dentro y fuera del mismo y por ende puestos de trabajo a terceros que no están enfocados directamente al transporte.

Si bien es cierto, el Terminal Terrestre de Chachapoyas lleva pocos años de servicio, iniciando aún sus actividades en el 2015, ya viene siendo un importante núcleo de intercomunicación. Es por ello, que en la presente investigación se plantea como objetivo general: Determinar el impacto económico del terminal terrestre de Chachapoyas en la ciudad de Chachapoyas – región Amazonas, periodo 2020-2021, y como objetivos específicos: Identificar las principales actividades que se desarrollan en torno al Terminal Terrestre de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021, Analizar la participación de los usuarios del Terminal Terrestre de Chachapoyas en la ciudad de Chachapoyas – región Amazonas, periodo 2020-2021 y Evaluar los gastos operativos de las empresas de transporte del Terminal Terrestre de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021. De la misma manera el presente estudio se enfoca en confirmar la siguiente hipótesis: La ciudad de Chachapoyas ha tenido un impacto económico positivo generado por el terminal terrestre de Chachapoyas, periodo 2020-2021.

La presente investigación contrasta los resultados obtenidos con otras investigaciones similares, destacando: Béjar (2019) en su trabajo de investigación “Relación entre las condiciones e infraestructura del Terminal Terrestre Internacional Manuel A. Odría y la satisfacción del visitante a la ciudad de Tacna, 2018”, cuyo objetivo fue establecer la relación existente entre las condiciones de infraestructura del Terminal Terrestre Internacional Manuel Odría y la satisfacción del visitante a la ciudad de Tacna, 2018. En su investigación, aplicó una metodología de tipo básica, de nivel correlacional y de diseño no experimental transversal, realizó su análisis a partir de, la aplicación de encuestas, cuyo instrumento fue el cuestionario, a los viajeros extranjeros de Arica (Chile),

contrastando su hipótesis a través de, la prueba estadística de correlación de Pearson en las variables de su estudio. Concluyó que, sí hay relación significativa entre las condiciones de infraestructura del Terminal Terrestre Internacional Manuel Odría y la satisfacción del visitante extranjero proveniente de Arica e Iquique (Chile) a la ciudad de Tacna, durante el 2018 siendo de vital índole para éstos, la estructura para el servicio de transporte y comercio, así como, las condiciones sanitarias, de orientación y desplazamiento. De modo que, si uno de estos factores se ven alterados, la percepción del visitante extranjero también cambiaría.

Aguilar et al. (2019) en su trabajo de investigación “Impacto de la Concesión del Puerto de Salaverry en las Agroexportadoras de la región La Libertad”, cuyo objetivo fue cuantificar el impacto económico que tendría la concesión del Terminal Portuario Multimodal de Salaverry en el sector agroexportador de la región La Libertad y Área de Influencia (región Ancash, región Lambayeque y región La Libertad). En su investigación, aplicó una metodología explicativa; concentrándose en la zona norte y centro del Perú, con énfasis en el sector portuario y agroindustrial, de los años 2013 al 2018; y realizó su análisis en base a la concesión del Terminal Portuario Multimodal de Salaverry de la Región La Libertad y la posibilidad de atender contenedores de exportación a partir del año 2023. Concluyó que, La concesión del Terminal Portuario Multimodal de Salaverry generaría un Valor Actual Neto por ahorro de flete de US\$ 29 445 925,00 US\$ en una proyección de 6 años (2023-2028) para los agroexportadores dedicados a la exportación de espárrago, arándano, alcachofa y pimiento; movilizandando así, 105 120 contenedores por año, posicionando y fortaleciendo las ventajas competitivas de los agroexportadores.

Yunez (2018) en su trabajo de investigación “Análisis del servicio al cliente de la Terminal Terrestre de la ciudad de Cuenca como parte del desarrollo turístico 2017”, cuyo objetivo fue conocer el nivel o índice de calidad de servicio según las percepciones y expectativas que tienen los turistas que utilizan la Terminal como medio para llegar a su lugar de destino. En su investigación, aplicó una metodología cuantitativa y cualitativa; realizó su análisis a partir de, la aplicación de encuestas en turistas que viajaron desde o hacia la ciudad de Cuenca y que estarían más de 24 horas; y, por último, de la realización de un análisis de mercado mediante la aplicación del Modelo Servqual para conocer el perfil del turista potencial.

Concluyó que, en las percepciones de la satisfacción de los turistas, un 82% se encuentra satisfecho; y en cuanto a sus expectativas, un 100% espera mejoras en la calidad del servicio. Cabe mencionar que, a través del Modelo Servqual aplicado, se determinó un -0,90, nivel de calidad aceptable en los servicios adquiridos por los turistas.

II. MATERIAL Y MÉTODOS

2.1 Tipo y nivel de investigación

El tipo de investigación en este estudio fue **cuantitativo**, porque se centra en los aspectos observables susceptibles de cuantificación y se utiliza la estadística para el análisis de los datos, así mismo el nivel de investigación fue **descriptivo** porque busca describir y explicar qué impacto económico ha tenido el terminal terrestre de Chachapoyas en esta ciudad.

2.2 Métodos de la investigación

El método de investigación utilizado fue **inductivo**, pues a partir de la creación del Terminal Terrestre en la ciudad de Chachapoyas, permite determinar el impacto económico generado por éste en la ciudad. De la misma manera, el **diseño de la investigación** fue de carácter **no experimental** de **corte transversal**. Siendo las investigaciones transversales información acopiada que corresponde únicamente a un periodo de tiempo o momento y no a una sucesión de ellos (Moises et. al, 2019).

2.3 Población muestral

La población objetivo estuvo conformada por todas las empresas de transporte que operan dentro del terminal terrestre de esta ciudad, que según la Municipalidad Provincial de Chachapoyas este terminal cuenta con 30 empresas de transporte, es por ello que se consideró aplicar el instrumento para recoger la información a los administradores de los puestos de todas estas empresas, considerándose, así como **población muestral**. A continuación, se detalla en la tabla 1 las empresas de transporte.

Tabla 1*Empresas de Transporte del Terminal Terrestre de Chachapoyas.*

Número	Empresa de Transporte	Número de destinos
1	Cautivo del oriente S.A. – ETCAOSA	4
2	Turismo “Fe y Alegría”	1
3	Turismo Selva S.A.	7
4	Evangelio Poder de Dios E.I.R.L.	6
5	Turismo Virgen del Carmen	8
6	Amazonas	4
7	Cruz Hermanos	8
8	Trotamundo	5
9	ETSA S.A.	6
10	Express Chachapoyas E.I.R.L.	4
11	Salvador del Mundo	2
12	Colibrí Express S.A.C.	1
13	Diplomáticos	3
14	Raymi Express S.R.L.	6
15	San Roque E.I.R.L.	3
16	Milagrosa Cruz de Motupe y Guayabamba	1
17	Mi Cautivo	4
18	Trurem S.C.R.L	6
19	Crucero Tours	2
20	Utcubamba S.A.	2
21	Transportes Vega	1
22	Megawil	6
23	Roller’s Kuelap Express	3
24	Señor de los Milagros	1
25	Chinata Tours S.A.	1
26	Quntur Travel’s	2
27	San Nicolás	2
28	Arkansas S.A.C.	4
29	Rojas E.I.R.L.	4
30	Nuestro amor celendino E.I.R.L.	2

Nota: La información fue recolectada por medio de las empresas que están establecidas en el Terminal Terrestre de Chachapoyas, quienes brindaron sus datos.

2.4. Variables de estudio

En la presente investigación la variable de estudio fue el impacto económico, que a continuación la tabla 2 muestra la operacionalización de dicha variable.

Tabla 2

Operacionalización de variables.

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores
Impacto económico	Es el resultado de las rentas generadas por actividades desarrolladas en una localidad, ya que una parte de ellas es empleada en el entorno local o regional.	Se determinará aplicando el uso de instrumentos como la encuesta y la recolección de información y será medido a través del coeficiente de correlación para diferenciar el grado de mayor significancia de cada una de las variables económicas: actividades económicas, generación de empleo, infraestructura y productividad.	Actividades económicas	Nº de empresas de transporte
				Nº de módulos de comida y de consumo rápido
				Nº de ambulantes
			Generación de empleo	Nº de trabajadores por empresa
				Nº de personal de mantenimiento
				Nº de personal de limpieza
			Infraestructura	Condiciones de los ambientes
				Equipamiento
				Seguridad
			Productividad	Nº de pasajeros/día
	Nº de rutas			
	Nº de salidas y llegadas de vehículos interprovinciales/día			

2.5. Técnicas e instrumentos de la investigación

a) Técnicas

En el presente estudio, se utilizó como técnica para recoger la información a la encuesta, que permite establecer contacto con las unidades de observación por medio de los instrumentos de investigación previamente establecidos.

b) Instrumentos

En ese sentido, el instrumento utilizado para recoger la información fue el cuestionario, que son fichas técnicas, donde el investigador registra los datos proporcionados por los encuestados.

2.6. Análisis de datos

Para analizar los datos de la investigación se realizaron los siguientes cuatro pasos, las cuales son descritas a continuación:

En primer lugar, se procedió al empleo de los instrumentos de recolección de datos como la encuesta, la cual se aplicó a las empresas que prestan servicios de transporte interprovincial y estuvo conformada por preguntas cerradas, las mismas que tuvieron opciones de respuesta.

En segundo lugar, se realizó la codificación de las encuestas aplicadas a las empresas de transporte y la contabilidad de éstas.

En tercer lugar, se ingresó la información para ser tabulados, asimismo dichas tabulaciones fueron presentadas en gráficos estadísticos descriptivos para el procesamiento de datos mediante el software estadístico Excel y el programa SPSS.

Federico (2019) señaló que el SPSS es uno de los programas con mayor acogida por parte de los investigadores, haciendo el trabajo del investigador mucho más sencillo, cuya interfaz facilita su uso y brinda diferentes herramientas como es la gran variedad de gráficos, para su debida interpretación y análisis de los datos.

Y, por último, la prueba estadística ANOVA se hizo mediante el coeficiente de correlación para diferenciar el factor económico que impacta más, actividades económicas, empleo, infraestructura o productividad, logrando obtener las conclusiones de la investigación.

III. RESULTADOS

Luego de haber desarrollado la metodología anteriormente descrita, y utilizado como instrumento la encuesta, aplicada a los 30 administradores de las empresas de transporte, que se encuentran ubicadas en el Terminal Terrestre de Chachapoyas. A continuación, se muestran los resultados encontrados según los objetivos específicos planteados.

Con respecto a los objetivos específicos, se tuvo en cuenta los resultados obtenidos mediante la estadística descriptiva de los datos recogidos por el cuestionario y también al realizar la prueba estadística ANOVA de un factor de medidas repetitivas estimando la variable de cada una, respecto a la dimensión propuesta dentro de la Operacionalización de variables, con el fin de ver el impacto del terminal terrestre en cada factor económico.

3.1. Identificar las principales actividades que se desarrollan en torno al Terminal Terrestre de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021

Mediante la aplicación de la encuesta, se encontraron los siguientes resultados por lo que se ha considerado dentro de los resultados para este objetivo específico el análisis de las principales actividades económicas que se desarrollan en función al terminal terrestre de esta ciudad.

Tabla 3

Pasajeros que diariamente transcurren al terminal terrestre de la ciudad de Chachapoyas.

Cuántos pasajeros acuden a su empresa diariamente	Cantidad	Porcentaje
De 20 a 50 pasajeros diarios	10	33%
De 50 a 100 pasajeros diarios	18	60%
de 100 a 150 pasajeros diarios	2	7%
Total	30	100%

De acuerdo a la tabla 3 el 60% de las empresas de transporte del Terminal Terrestre de la ciudad de Chachapoyas embarcan entre 50 y 100 pasajeros diarios, sacando un promedio de todas estas 30 empresas que operan en este

terminal, acuden diariamente unos 1340 pasajeros que se trasladan a diversos lugares dentro y fuera de la región, generando así un mayor dinamismo en la economía de esta ciudad y el surgimiento de diferentes negocios, por ende, un impacto positivo en la economía.

Por otra parte, aplicando la prueba estadística ANOVA, que se utiliza cuando se tiene una única variable y el objetivo es investigar si las variaciones de un factor tienen un efecto sobre la variable de estudio se tiene:

Factor económico: Actividades económicas

Tabla 4

Factor económico – Actividades económicas.

Origen		Tipo III de suma de cuadrados	Gl	Cuadrático promedio	F	Sig.
Actividades económicas	Esfericidad asumida	26,044	5	5,209	22,464	,000
	Greenhouse- Geisser	26,044	3,336	7,808	22,464	,000
	Huynh-Feldt	26,044	3,821	6,816	22,464	,000
	Límite inferior	26,044	1,000	26,044	22,464	,000
Error (actividades económicas)	Esfericidad asumida	33,622	145	,232		
	Greenhouse- Geisser	33,622	96,735	,348		
	Huynh-Feldt	33,622	110,817	,303		
	Límite inferior	33,622	29,000	1,159		

Según la tabla 4 muestra la prueba estadística ANOVA del factor actividades económicas, donde se tiene un nivel de significancia del 0.00% el cual es menor a 0,05% por lo tanto, el resultado es significativo y se concluye que existe impacto en el factor actividades económicas generado por el terminal terrestre de la ciudad de Chachapoyas. Estas actividades que acarrea consigo el terminal terrestre según los encuestados son: servicios que es la principal actividad económica (transporte interprovincial y local, comidas, alojamientos) y comercio (pequeñas bodegas y boticas), etc.

a. Ingresos económicos y cantidad de rutas de las empresas de transporte

Tabla 5

Ingreso económico y cantidad de rutas de las empresas de transporte

		Diariamente, ¿Cuánto es el ingreso económico que obtiene su empresa?			Total
		250-450	500-950	1000 a más	
¿Cuántas rutas ofrece su empresa?	Solo 1	25,0%	14,3%		20%
	De 2-4	40,0%	71,4%	66,7%	50%
	De 5 a más	35,0%	14,3%	33,3%	30%
Total		100%	100%	100%	100%

Los resultados observados en la tabla 5, muestran que un 71,4% de las empresas cuyo ingreso económico oscila entre 500 y 950 soles ofrecen de 2 a 4 rutas, el 14,3% ofrecen solo 1 ruta y, el restante que viene a ser el mismo porcentaje que el anterior 14,3% ofrecen de 5 a más rutas. Un 66,7% de las empresas cuyo ingreso económico oscila de 1000 soles a más ofrecen de 2 a 4 rutas, el restante que viene a ser el 33,3% ofrecen de 5 a más rutas. Por último, un 40% de las empresas cuyo ingreso económico oscila entre 250 y 450 soles ofrecen de 2 a 4 rutas, el 35% ofrecen de 5 a más rutas y, el restante que es el 25% ofrece solo 1 ruta.

Tabla 6

Prueba de chi-cuadrado.

	Valor	Gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,928	4	,570
Razón de verosimilitud	3,591	4	,464
Asociación lineal por lineal	,072	1	,788
N de casos válidos	30		

Se aprecia en la Tabla 6, el análisis Chi-cuadrado de Pearson con un valor de 0.57%, el cual es mayor a 0,05% por lo que muestra que el resultado no es significativo, por lo tanto, se concluye que el ingreso económico y el número de rutas son independientes, es decir, no existe una relación entre ambos.

b. Uso y precios de los módulos de comida

Tabla 7

Uso y precios de los módulos de comida.

		¿Hace uso de los módulos de comida que se ubican dentro del Terminal Terrestre?			Total
		No	A veces	Si	
¿Los precios son accesibles en los módulos de comida que se ubican en el Terminal Terrestre?	No	100%	14,3%		16,7%
	Si		85,7%	100%	83,3%
Total		100%	100%	100%	100%

Los resultados de la Tabla 7 muestran que un 85,7% de los administradores de las empresas a veces hacen uso de los módulos de comida que se ubican dentro del Terminal Terrestre considerando que los precios son accesibles y, el 14,3% de los mismos consideran que los precios de los módulos de comida no son accesibles. Del total de los encuestados que dijeron que no hacen uso de los módulos de comida ubicados dentro del Terminal Terrestre también afirmaron que los precios no son accesibles. Por último, del total de los encuestados que dijeron que hacen uso de los módulos de comida ubicados dentro del Terminal Terrestre también afirmaron que los precios si son accesibles.

Tabla 8

Prueba de chi-cuadrado.

	Valor	Gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	17,6	2	,000
	57		
Razón de verosimilitud	15,550	2	,000
Asociación lineal por lineal	11,966	1	,001
N de casos válidos	30		

Se aprecia en la Tabla 8, el análisis Chi-cuadrado de Pearson de 0.00%, el cual es menor a 0,05% por lo que muestra que el resultado es significativo, por lo tanto, se concluye que, existe una relación entre el uso y precios de los módulos de comida.

c. Uso y precios de los módulos de comida

Tabla 9

Presencia y control de ambulantes.

PREGUNTA	¿Está de acuerdo con la presencia de ambulantes en el Terminal Terrestre?		¿Existe control por parte de las entidades públicas respecto a los ambulantes?	
	Personas	Porcentajes	Personas	Porcentajes
No	23	77%	0	0%
Si	7	23%	30	100%
TOTAL	30	100%	30	100%

De la Tabla 9 se deduce que, el 77% de las empresas no están de acuerdo con la presencia de ambulantes en el Terminal Terrestre y el 23% están de acuerdo, ya que para ellos es indiferente la presencia de éstos. Por otro lado, todas las empresas manifestaron que efectivamente, sí existe control por parte de las entidades públicas respecto a los ambulantes.

Factor económico: Generación de empleo

Tabla 10

Cantidad de trabajadores que tienen las empresas de transporte en el Terminal Terrestre de Chachapoyas.

Cuántos trabajadores hay en su empresa	Cantidad	Porcentaje
De 5 a 9 trabajadores	20	67%
De 10 a 14 trabajadores	6	20%
De 15 a más trabajadores	4	13%
Total	30	100%

Según la tabla 10, el 67% de las empresas del Terminal Terrestre de la ciudad de Chachapoyas tienen entre 10 a 14 trabajadores operando, esto significa que este terminal de esta ciudad ha generado en promedio 350 puestos de trabajo contribuyendo a que muchas personas tengan empleo formal para el sustento de sus familias.

Tabla 11*Factor económico – Generación de empleo.*

Origen		Tipo III de suma de cuadrados	Gl o	Cuadrático promedio	F	Sig .
Generación de empleo	Esfericidad asumida	1,758	3	,586	1,925	,000
	Greenhouse- Geisser	1,758	2,452	,717	1,925	,000
	Huynh-Feldt	1,758	2,696	,652	1,925	,000
	Límite inferior	1,758	1,000	1,75	1,925	,000
Error (generación de empleo)	Esfericidad asumida	26,49	87	,305		
	Greenhouse- Geisser	2	71,11	,372		
	Huynh-Feldt	2	9			
		26,49	78,18	,339		
		2	3			
	Límite inferior	26,49	,000			
		2				

De la misma forma, en la tabla 11 se tuvo un nivel de significancia de 0.00%, el cual es menor al 0,05% lo que muestra que el resultado es significativo, por lo tanto, se concluye que hay existencia de impacto del terminal terrestre de esta ciudad en el factor generación de empleo. Que según los encuestados y descritos anteriormente en la tabla 3 existen un promedio de 350 personas trabajando en las empresas de transporte que operan dentro del terminal; por ende, si ha contribuido en la generación de empleo en esta ciudad.

Factor económico: Infraestructura

Tabla 12

Factor económico – Infraestructura.

Origen		Tipo III de suma de cuadrados	Gl	Cuadrático promedio	F	Sig.
Infraestructura	Esfericidad asumida	18,973	4	4,743	38,676	,000
	Greenhouse-Geisser	18,973	2,296	8,264	38,676	,000
	Huynh-Feldt	18,973	2,504	7,576	38,676	,000
	Límite inferior	18,973	1,000	18,973	38,676	,000
Error(infraestructura)	Esfericidad asumida	14,227	116	,123		
	Greenhouse-Geisser	14,227	66,580	,214		
	Huynh-Feldt	14,227	72,625	,196		
	Límite inferior	14,227	29,000	,491		

La Tabla 12 muestra el nivel de significancia de 0.00%, el cual es menor a 0,05% por lo que se afirma que el resultado es significativo, por lo tanto, se concluye que hay existencia de impacto por parte de la variable estudiada: infraestructura.

Factor económico: Productividad

Tabla 13

Factor económico – Productividad.

Origen		Tipo III de suma de cuadrados	Gl	Cuadrático promedio	F	Sig.
Productividad	Esfericidad asumida	4,492	3	1,497	4,610	,005
	Greenhouse-Geisser	4,492	2,572	1,746	4,610	,008
	Huynh-Feldt	4,492	2,844	1,579	4,610	,006
	Límite inferior	4,492	1,000	4,492	4,610	,040
Error(productividad)	Esfericidad asumida	28,258	87	,325		
	Greenhouse-Geisser	28,258	74,589	,379		
	Huynh-Feldt	28,258	82,476	,343		
	Límite inferior	28,258	29,000	,974		

La Tabla 13 muestra el nivel de significancia de 0.005%, el cual es menor a 0,05% por lo que se afirma que el resultado es significativo, por lo tanto, se concluye que hay existencia de impacto por parte de la variable estudiada: productividad.

3.2. Analizar la participación de los usuarios del Terminal Terrestre de Chachapoyas en la ciudad de Chachapoyas – región Amazonas, periodo 2020-2021

Continuando con el acopio de información, se muestran los resultados de la encuesta aplicada al Terminal Terrestre de Chachapoyas referente a la participación de los usuarios. Con respecto a este objetivo, se indica de acuerdo a la dimensión: productividad.

a. Pasajeros o usuarios

Tabla 14

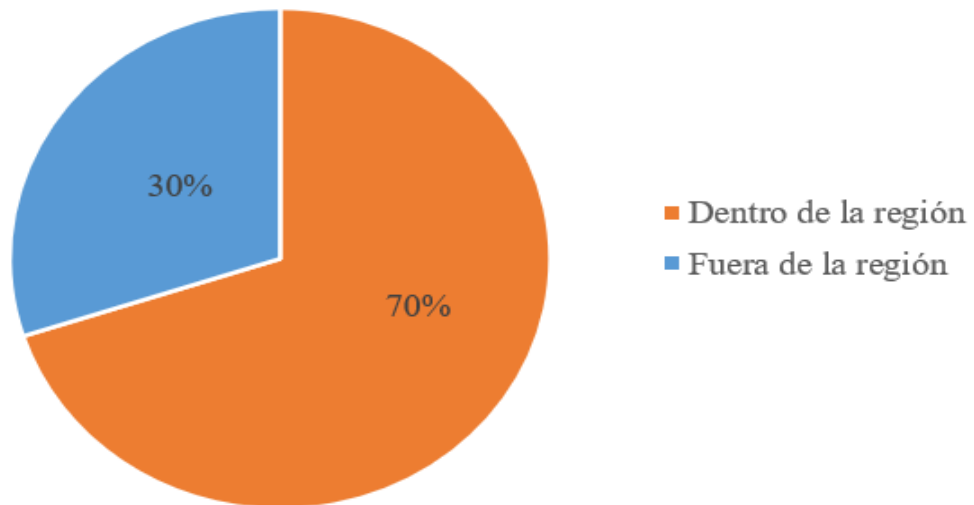
Pasajeros o usuarios

¿Diariamente cuántos pasajeros acuden a su empresa?		
RESPUESTAS	PERSONAS	PORCENTAJES
Menos de 50	10	33%
De 50-100	18	60%
De 100-150	2	7%
TOTAL	30	100%

La Tabla 14 muestra la cantidad de pasajeros que acuden a las empresas de transporte, el 60% de empresas cuenta con una afluencia de 50 a 100 pasajeros, el 33% de las empresas con menos de 50 pasajeros, y una menor cuantía del 7% cuenta con una afluencia de 100 a 150 pasajeros por día. Lo que refleja que la gran mayoría de empresas tiene una afluencia de 50 a 100 pasajeros y una minoría la cantidad de 100 a 150 pasajeros.

Figura 1

Preferencias del pasajero.



Se aprecia de la figura 1, la preferencia del pasajero según los datos de los administradores de las empresas, donde el 70% prefiere un destino que esté dentro de la región. Por otro lado, la diferencia del 30% prefiere un destino fuera de la región y esto es según las necesidades del pasajero.

b. Pasajeros o usuarios

Tabla 15

Salidas y llegadas de vehículos interprovinciales.

¿Cuál es el número de vehículos interprovinciales que abordan y desembarcan por día?		
RESPUESTAS	PERSONAS	PORCENTAJES
De 2-4	23	77%
De 5-8	3	10%
De 9 a más	4	13%
TOTAL	30	100%

De la Tabla 15 se deduce que, el 77% de las empresas de transporte cuenta con 2 a 4 vehículos interprovinciales que abordan y desembarcan por día, siendo éste el promedio de flota que tiene cada empresa. La menor cantidad de empresas con un 10% cuenta con 5 a 8 vehículos y no quedándose de lado, un 13% de las empresas cuenta con un total de 9 a más vehículos con el mismo trayecto.

3.3. Evaluar los gastos operativos de las empresas de transporte del Terminal Terrestre de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021

Con respecto a este objetivo, se muestra según la dimensión generación de empleo planteada en la investigación. Además, los resultados sobre el diagnóstico del estado actual en el que se encuentra el Terminal, es decir su infraestructura, como aporte al objetivo específico estudiado.

a. Trabajadores por empresa de transporte

Tabla 16

Trabajadores por empresa de transporte.

¿Alrededor de cuántos trabajadores hay en su empresa?		
RESPUESTAS	PERSONAS	PORCENTAJES
De 5-9	20	67%
De 10-14	6	20%
De 15 a más	4	13%
TOTAL	30	100%

Se observa de la Tabla 16 que, el 67% de las empresas tiene de a 5-9 trabajadores, con un porcentaje mucho menor el 20% de las empresas tiene de 10 a 14 trabajadores y, por último, el 13% de ellas tiene de 15 a más trabajadores, ello debido a la cantidad de flota que contiene cada empresa, por ende, se afirma que a mayor cantidad de autos o combis que ofrezca mayor será el conglomerado de trabajadores.

b. Mantenimiento y Limpieza del Terminal Terrestre

Tabla 17

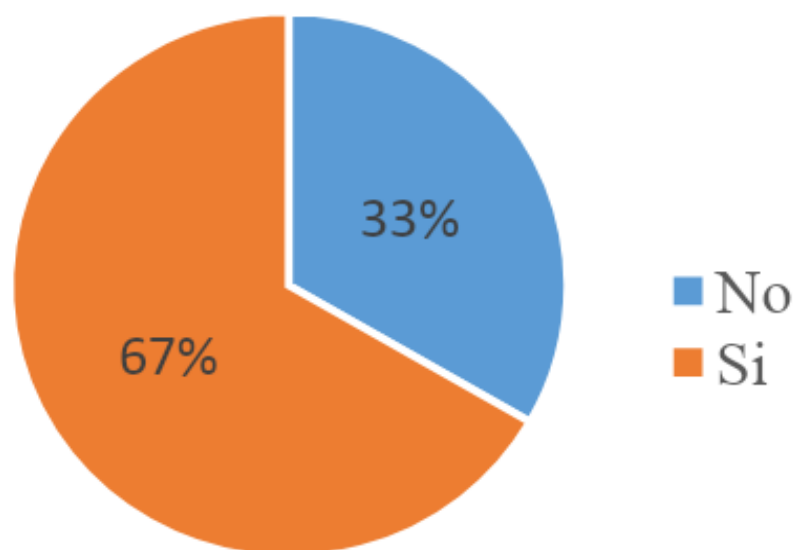
Mantenimiento del Terminal Terrestre.

¿En caso de alguna fuga o desperfecto el mantenimiento de las instalaciones es rápido y eficaz?		
RESPUESTAS	PERSONAS	PORCENTAJES
No	9	30%
Si	21	70%
TOTAL	30	100%

Se observa en la Tabla 15 que el mantenimiento del Terminal Terrestre de Chachapoyas, en caso de alguna fuga o desperfecto es rápido y eficaz, según el 70% de las empresas, y con un porcentaje menor del 30% que opina lo contrario.

Figura 2

Limpieza del Terminal Terrestre.



La figura 2, muestra la opinión de los administradores de las empresas que consideran que el ambiente del Terminal Terrestre se encuentra generalmente limpio con un 67% del total, mientras que un 33% considera lo opuesto.

c. Seguridad de la movilidad y del ambiente

Tabla 18

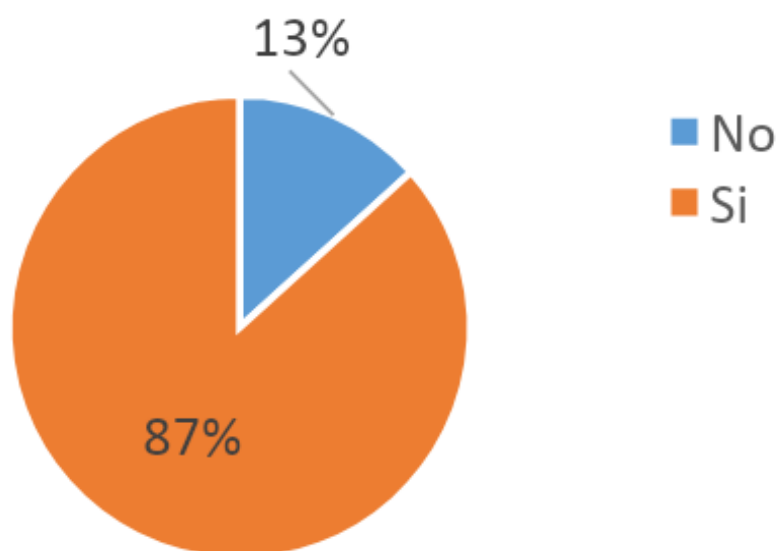
Seguridad de la movilidad.

¿La movilidad que brinda cumple con las medidas de seguridad necesarias?		
RESPUESTAS	PERSONAS	PORCENTAJES
No	0	0%
Si	30	100%
TOTAL	30	100%

Los resultados de la Tabla 18 muestran que el total de las empresas de transporte que operan en el Terminal Terrestre de la ciudad de Chachapoyas cumplen con las medidas de seguridad para los pasajeros como, por ejemplo: el chequeo del estado mecánico del vehículo, cámaras de seguridad, parking en áreas seguras, conductores con experiencia, SOAT activo, etc.

Figura 3

Seguridad del ambiente



Finalmente, la figura 3 muestra la opinión de los trabajadores por empresa que considera que el Terminal Terrestre es un ambiente seguro para trabajar, donde el 87% considera que sí es seguro trabajar ahí y sólo un 13% considera lo contrario.

IV. DISCUSIÓN

Esta investigación presentó como principal resultado que existe un impacto económico positivo del Terminal Terrestre de Chachapoyas en esta ciudad, ayudando a la generación de empleo en la ciudad y la afluencia de muchos pasajeros, coincide con lo reportado por De La Cruz (2014), quien encontró que, el Terminal Portuario de Salaverry impactó positivamente en el componente económico de la Región La Libertad.

Asimismo, se encontró luego de aplicar la prueba chi cuadrado, que el sector servicios es una de las principales actividades económicas desarrolladas en el Terminal Terrestre de Chachapoyas, tales como: cantidad de rutas que ofrecen las empresas de transporte y el uso de los módulos de comida, lo cual coincide con Andrades (2014) quién reportó que, las actividades más importantes desarrolladas en el puerto de Yurimaguas son: el servicio de transporte de pasajeros a través del río, la venta de alimentos (vendedores ambulantes de comida) y el servicio de carga y descarga.

Analizando la participación de los usuarios del Terminal Terrestre de Chachapoyas, éste fue significativo, ya que sí existe una gran concurrencia de parte de los usuarios del mismo terminal, que se ve reflejado en el número de salidas/llegadas de vehículos de viajes interprovinciales por día. En ese sentido, es concordante con los resultados hallados por Velásquez y Velásquez (2016) quienes argumentaron que la creación del nuevo Terrapuerto Trujillo en el servicio interprovincial de pasajeros; es favorable, esto se manifiesta en la buena percepción que tienen los pasajeros acerca de la calidad del servicio brindado por las empresas (seguridad, confianza y precio), lo que genera gran afluencia.

Por último, evaluando los gastos operativos de las empresas de transporte del Terminal Terrestre de Chachapoyas, se identificó que la cantidad de trabajadores de las empresas de transporte, personal de limpieza y mantenimiento, y de seguridad, son nuevos puestos de trabajo, contribuyendo al nivel de empleo de la ciudad de Chachapoyas. Converge con lo reportado por Campos y Latorre (2017) quienes afirman que con la ejecución del Proyecto del Terminal Marítimo de Puerto Eten se tendrá una tendencia positiva en relación al empleo en sectores como: pesca, restaurantes y hotelería, construcción y transporte.

V. CONCLUSIONES

El impacto económico que ha tenido el Terminal Terrestre de Chachapoyas en esta ciudad en el periodo 2020-2021 es positivo, ya que los principales resultados apuntan que este terminal ayuda a generar más de 350 puestos de trabajo con lo cual contribuye con los ingresos a muchas familias, embarca alrededor de 1340 pasajeros diarios a distintos destinos dentro y fuera de la región lo que acarrea consigo el surgimiento de nuevos negocios dentro del terminal y sus alrededores, como restaurantes, bodegas, hoteles, entre otros, que son esenciales para cubrir las necesidades de las personas, dinamizando así la economía de esta ciudad.

En el aspecto población, el impacto de las migraciones tendrá una tendencia positiva al permitir el ingreso de posibles usuarios del Terminal Terrestre de Chachapoyas. Además, en el sector turismo, permitirá tener un mayor alcance para aquellos que deseen utilizar medios de transporte, beneficiando así tanto a los trabajadores del Terminal Terrestre como a los usuarios.

Asimismo, se identificaron las principales actividades desarrolladas a su alrededor y dentro del Terminal Terrestre de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021, siendo una de las principales el sector servicios (transporte interprovincial y local, comidas, alojamientos), el comercio (pequeñas bodegas y boticas), etc.

En la misma línea, se analizó la participación de los usuarios del Terminal Terrestre en la ciudad de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021, la cual se mostró favorable, ya que la afluencia de ellos es significativa teniendo que, un 60% de empresas cuentan con una afluencia de 50 a 100 pasajeros por día, de los cuales un 85.7% hacen uso de los módulos de comida y no solo de la movilidad ofrecida por el terminal.

Después, se encontró que, referente a los gastos operativos de las empresas de transporte del Terminal Terrestre en la ciudad de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021, se tiene que, del total de las empresas un 67% cuenta con 5 a 9 trabajadores por cada una de ellas, ello debido a la flota que manejan. Finalmente, tenemos que, el 100% de las empresas de transporte ofrecen su movilidad con las medidas exigidas por la institución supervisora del sector para prestar el servicio de transporte público.

VI. RECOMENDACIONES

Considerando que las principales actividades desarrolladas dentro del Terminal Terrestre en la ciudad de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021, mostraron un comportamiento positivo, se recomienda que la autoridad responsable de administrar el terminal siga poniendo énfasis en brindar facilidades a las empresas de transporte y los pequeños módulos ubicados ahí, para seguir manteniendo el nivel alcanzado en los servicios brindados por estos beneficiando a los usuarios del terminal.

Para el caso de los usuarios, que concurren al Terminal Terrestre en la ciudad de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021, el cual se mostró favorable, se exhorta a las autoridades competentes a difundir y promocionar los servicios brindados por el mismo, con el fin de incrementar aún más la llegada de turistas y usuarios, y que a su vez se cumplan con sus expectativas y exigencias.

Por último, teniendo en consideración que los ingresos monetarios y no monetarios generados el Terminal Terrestre en la ciudad de Chachapoyas, región Amazonas, periodo 2020-2021, han tenido impacto positivo, se recomienda que los responsables de la administración del terminal, en este caso, la Municipalidad de Chachapoyas, promueva proyectos que contribuyan y garanticen un servicio de calidad, como también equipamiento e infraestructura del Terminal Terrestre.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar Zavaleta, C. F., Melosevich Chico, I. W., & Montenegro Saldaña, J. R. (2019). Impacto de la Concesión del Puerto de Salaverry en las Agroexportadoras de la Región La Libertad [Universidad Esan]. https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1546/2019_MATP-TRU_16-2_02_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Andrades Sosa, J. I. (2014). Medición del impacto socio económico de la reconversión del Puerto de Yurimaguas [Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/3753/Andrades_sj.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Bejar Marquina, F. M. (2019). Relación entre las condiciones de infraestructura del Terminal Terrestre Internacional Manuel A. Odría y la satisfacción del visitante a la ciudad de Tacna, 2018 [Universidad Privada de Tacna]. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1214/Bejar-Marquina-Frida.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Campos Vilcarromero, J. S., & Latorre Gamboa, J. Á. D. (2017). Impacto económico social del proyecto Terminal Marítimo de Puerto Eten en la Región Lambayeque [Universidad Señor de Sipán]. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/4081/Terminal%20Mar%C3%ADtimo%20en%20la%20Region%20Lambayeque.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Carrasco Carrasco, J., Lolay Huamanyauri, I. V., & Mory Rosas, F. N. (2020). Análisis del riesgo de demanda en carreteras concesionadas de la red vial nacional del Perú **NÁLISIS DEL RIESGO DE DEMANDA EN** [Universidad del Pacífico]. https://repositorio.up.edu.pe/bitstream/handle/11354/2974/CarrascoJosue_Tesis_maestria_2020.pdf?sequence=6

- Caso Méndez, A. M. J. (2018). Impacto de la Concesión del Puerto de Paita en el crecimiento económico del departamento de Piura, periodo 2009-2017 [Universidad de San Martín de Porres].
https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/4109/caso_mamj.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- De La Cruz Sánchez, S. R. (2014). Impacto económico del Terminal Portuario de Salaverry en la Región La Libertad en el año 2012 [Universidad Nacional de Trujillo].
https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/2987/delacruz_sanchez_susan.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Díez-Pisonero, R. (2020). Ciudades y conectividad aérea en el sistema mundo: nodos consolidados y centros emergentes. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales EURE*, 46(139), 113–141.
<https://www.scielo.cl/pdf/eure/v46n139/0717-6236-eure-46-139-0113.pdf>
- El peruano. (2021, October 10). Impulsan acciones para frenar la informalidad e ilegalidad en el sector transportes. *El peruano*.
<https://elperuano.pe/noticia/130887-impulsan-acciones-para-frenar-informalidad-e-ilegalidad-en-el-sector-transportes>
- Hernández Zea, N. S. (2021). Propuesta de diseño urbano-arquitectónico para el terminal de transporte terrestre de pasajeros en el Municipio de la Mesa Cundinamarca [Universidad Piloto de Colombia].
<http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/10437/Nicoll%20Hern%C3%A1ndez%20-%20Propuesta%20de%20Dise%C3%B1o%20Urbano-Arquitectonico%20del%20Terminal%20de%20Transporte%20de%20la%20Mesa%20Cundinamarca.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Laura Choque, J. A., & Laura Choque, J. J. (2021). Terminal terrestre interprovincial que integre el transporte de personas y cargas en las zonas conexas en desaguadero [Universidad Nacional del Altiplano].
http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/17456/Laura_Jose_Andres_Laura_Jose_Junior.pdf?sequence=1

- Luna Cárdenas, J. (2020). Desempeño del mercado laboral peruano. <https://www.comexperu.org.pe/upload/articles/reportes/informe-anual-laboral-001.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). Diagnóstico de la situación de las brechas de infraestructura o de acceso a servicios. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/477819/Diagnostico_Brechas_PMI2021-2023.PDF
- Moises Rios, B. W., Ango Bedriñana, J. H., & Palomino Vargas, V. A. (2019). Diseño del proyecto de investigación científica. In ICB Research Reports (2019th ed., Vol. 2, Issue 9). Editorial San Marcos EIRLTDA.
- Rentería-Pedraza, V. H. (2019). Calidad de vida en migrantes latinoamericanos y caribeños asentados en Madrid, España. *Papeles de Poblacion*, 25(99), 161–186. <https://doi.org/10.22185/24487147.2019.99.07>
- Salazar-Xirinachs, J. M., & Chacaltana, J. (2018). Políticas de formalización en América Latina. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_645159.pdf
- Tu Región Informa. (2021, February 16). Sorpresivo operativo contra el transporte interprovincial informal. *Tu Región Informa*. <https://www.regionlalibertad.gob.pe/NOTICIAS/nacionales/9-pages/12964-sorpresivo-operativo-contr-el-transporte-interprovincial-informal>
- Yunez López, Y. Y. (2018). Análisis del servicio al cliente de la Terminal Terrestre de la ciudad de Cuenca como parte del desarrollo turístico 2017 [Universidad de Cuenca]. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/29827/1/Trabajo%20de%20Titulaci%c3%b3n.pdf.pdf>

ANEXOS

Anexo 1. ENCUESTA DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL TERMINAL TERRESTRE DE CHACHAPOYAS

Edad_____

Género_____

Sr/Sra., soy estudiante de la UNTRM-A, quien está realizando una investigación cuyo objetivo es determinar el impacto económico en la ciudad de Chachapoyas generado por el terminal terrestre de esta ciudad periodo 2020-2021, para lo cual se le solicita su participación pidiendo la veracidad y transparencia de sus respuestas, a su vez se garantiza la confidencialidad de las mismas.

Instrucciones: Marcar con un aspa asemejando su opinión respecto a la premisa dada.

Factores económicos

Dimensión 1: Actividades económicas

Indicador 1: Empresas de transporte

1. ¿Diariamente cuánto es el ingreso económico que obtiene su empresa?
 - a) De 250 - 450
 - b) De 500 - 950
 - c) De 1000 a más

2. ¿Cuántas rutas ofrece su empresa?
 - a) Solo 1
 - b) De 2 a 4
 - c) De 5 a más

Indicador 2: Módulos de comida y de consumo rápido

3. ¿Hace uso de los módulos de comida que se ubican dentro del Terminal Terrestre?
 - a) No
 - b) A veces
 - c) Si

4. ¿Los precios son accesibles en los módulos de comida que se ubican en el Terminal Terrestre?
 - a) No
 - b) Si

Indicador 3: Ambulantes

5. ¿Está de acuerdo con la presencia de ambulantes en el Terminal Terrestre?
 - a) No
 - b) Si

6. ¿Existe control por parte de las entidades públicas respecto a los ambulantes?
 - a) No
 - b) Si

Dimensión 2: Generación de empleo

Indicador 1: Trabajadores por empresa

7. ¿Alrededor de cuántos trabajadores hay en su empresa?
 - a) De 5 - 9
 - b) De 10 - 14
 - c) De 15 a más

Indicador 2: Personal de mantenimiento

8. ¿En caso de alguna fuga o desperfecto el mantenimiento es rápido y eficaz?
 - a) No
 - b) Si

Indicador 3: Personal de limpieza

9. ¿El ambiente del Terminal Terrestre se encuentra generalmente limpio?
 - a) No
 - b) Si

10. ¿La limpieza de los servicios higiénicos en el terminal Terrestre es adecuada?
 - a) No
 - b) Si

Dimensión 3: Infraestructura

Indicador 1: Condiciones de los ambientes

11. En su opinión, ¿El Terminal Terrestre cuenta con una infraestructura adecuada?
 - a) No
 - b) Si

Indicador 2: Equipamiento

12. ¿El Terminal Terrestre brinda el equipamiento necesario para el buen desempeño de su función?
- a) No
 - b) Si
13. ¿La sala de espera del Terminal Terrestre cuenta con adecuados medios de entretenimiento?
- a) No
 - b) Si

Indicador 3: Seguridad

14. ¿La movilidad que brinda cumple con las medidas de seguridad necesarias?
- a) No
 - b) Si
15. ¿Considera que el Terminal Terrestre es un ambiente seguro?
- a) No
 - b) Si

Dimensión 4: Productividad

Indicador 1: Pasajeros

16. ¿Diariamente cuántos pasajeros acuden a su empresa?
- a) De 20 a 50
 - b) De 50 - 100
 - c) De 100 – 150

Indicador 2: Rutas

17. ¿Cuál es el destino que tiene mayor preferencia?
- a) Dentro de la región
 - b) Fuera de la región
18. ¿Cuál es el destino que tiene menor preferencia?
- a) Dentro de la región
 - b) Fuera de la región

Indicador 3: Salidas y llegadas de vehículos interprovinciales

19. ¿Cuál es el número de vehículos interprovinciales que abordan y desembarcan por día?

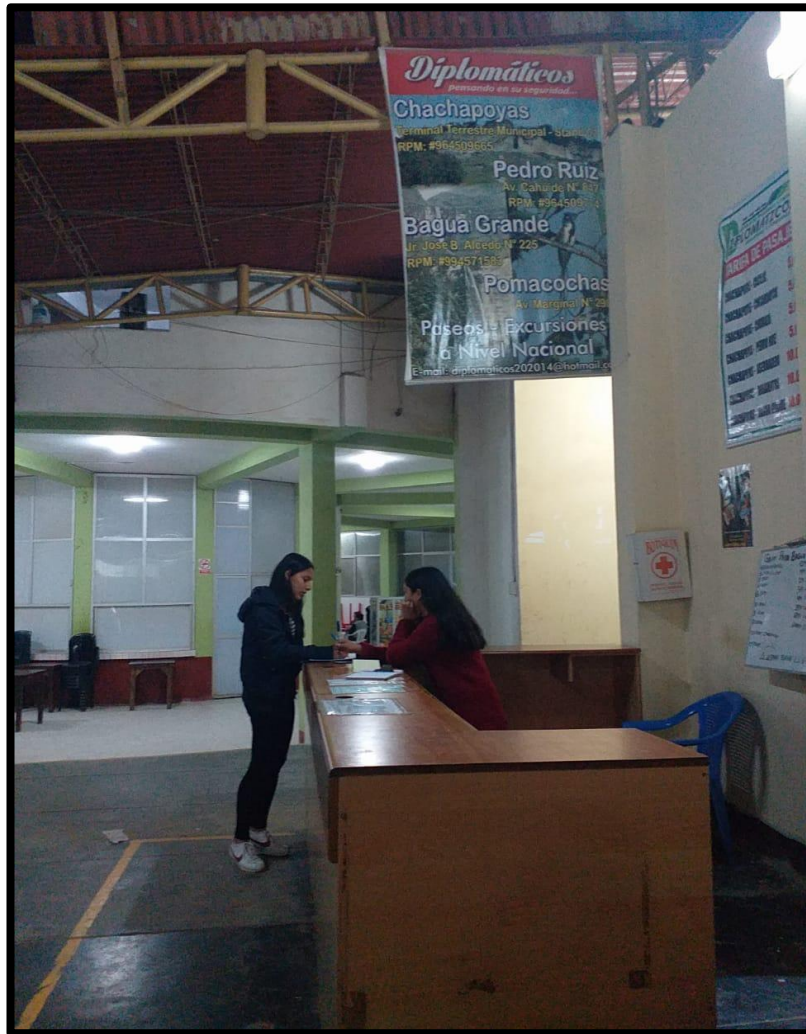
- a) De 2 - 4
- b) De 5 a 8
- c) De 9 a más

Gracias por su colaboración.

Anexo 2. Panel fotográfico encuestando a los administradores de las empresas de transporte



Aplicando cuestionario a la administradora de la empresa de Transporte: Cruz Hermanos, ubicada en el Terminal Terrestre de Chachapoyas.



Aplicando cuestionario a la administradora de la empresa de Transporte: Los Diplomáticos, ubicada en el Terminal Terrestre de Chachapoyas.



Aplicando cuestionario a Administradora de la empresa de Transporte: Raymi Express, ubicada en el Terminal Terrestre de Chachapoyas.



Aplicando cuestionario al administrador de la empresa de Transporte: Fe y Alegría- Virgen de la Puerta, ubicada en el Terminal Terrestre de Chachapoyas.



Aplicando cuestionario a la administradora de la empresa de Transporte: Quntur Travel, ubicada en el Terminal Terrestre de Chachapoyas.



Aplicando cuestionario a la administradora de la empresa de Transporte: Rojas, ubicada en el Terminal Terrestre de Chachapoyas.