

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN HUÁNUCO

ESCUELA DE POSGRADO



**LA RED VIAL DEPARTAMENTAL Y SU INFLUENCIA EN EL
CRECIMIENTO ECONÓMICO DE LA REGION HUANUCO - 2012**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE MAESTRO EN GESTIÓN Y
NEGOCIOS CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE PROYECTOS**

TESISTA: ECON. SAUL GERMAN SALAZAR FUSTER

ASESOR: DR. ANTONIO CORNEJO Y MALDONADO

HUÁNUCO PERÚ

2017

DEDICATORIA

A mis padres, a mi esposa Yeni y mis hijos: Harold, Ariana y Valery y a toda mi familia, y a quienes me apoyaron en todo momento de los logros que obtengo como persona

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios, a los docentes y mis
compañeros de estudio, quienes colaboraron
en el desarrollo de la investigación

RESUMEN

Hoy las economías de aglomeración no se constituyen sólo mediante el quiebre de barreras físicas que impidan un traspase de crecimiento y desarrollo a través de comunidades y regiones en el país, sino también por el quiebre de las barreras intangibles, como lo son las redes de comunicación. Para que estas economías de aglomeración sean sostenibles, el Estado –con la posibilidad de repetir el esquema público-privado que desarrolla para los proyectos de infraestructura vial– debe asegurar la implementación de servicios públicos en zonas de difícil acceso para que las limitaciones geográficas asociadas a las distancias y el acceso a ellos deje de ser una variable significativa en la ecuación del desarrollo rural del Perú.

El sistema vial nacional, departamental y vecinal o rural que sirve a la Provincia de Huánuco, que está conformado por 1,002.65 km. según el Inventario Vial levantado por PROVIAS RURAL (2013), básicamente brinda soporte al crecimiento acelerado que en los últimos 10 años (2003-2013) caracteriza a las actividades de producción de servicios sobre todo de comercio, sociales (educación y salud) y de administración pública. En segundo término, se aprecia el crecimiento aunque en menor grado y estacional del flujo turístico.

La Ciudad de Huánuco, que integra las áreas urbanas de tres distritos – Huánuco, Amarilis y Pillco Marca, ha crecido horizontalmente por efecto de la migración campo - ciudad al punto que los cerros que la circundan han sido invadidos generando déficit de servicios de equipamiento urbano. Se observa intensa y dinámica actividad comercial al menudeo en sus calles y mercados asociada al consumo de los servicios antes anotados, pero prácticamente inexistentes en materia de producción de bienes y servicios productivos con mayor valor agregado. La Red Vial Provincial de Huánuco tiene 1,065.15 km.:

153.00 km. son de vías nacionales en regular estado de conservación; 39.90 km. son departamentales también con conservación regular; y, 872.25 km. son de vías vecinales, 39 clasificadas por el MTC y 57 trochas carrozables aún no codificadas, que suman 96 tramos de 85 rutas articuladas en 8 corredores vecinales rurales (CVR) de desarrollo local. Además hay 50 caminos de herradura con 386 km. integrados a éstos.

Esta Red Vial en Huánuco articula a 769 centros poblados con un total de 285,388 habitantes. Las rutas de los sistemas nacional y departamental, que representan el 14 % y el 4 % del total de la red, articulan directamente a sólo 63 centros poblados (8%) pero que tienen la mayor población provincial (56%), concentrada en centros poblados cuyo tamaño promedio es de 2000 hab/cp, mientras que los tramos de las rutas vecinales y de herradura articulan directamente a 706 centros poblados (92%) cuyo tamaño promedio es pequeño (138 hab/cp) y bastante disperso.

El 87 % de la Red Vial Vecinal de Huánuco demanda rehabilitación y el 100 % requiere mantenimiento rutinario y periódico. Y todos los caminos de herradura necesitan mejoramiento. Como consecuencia, uno de los principales problemas a confrontar con el Plan Vial Provincial es la escasez de recursos financieros para rehabilitar, mejorar y mantener esta red, cuyo costo es de S/.61.2 millones. Ello representa un promedio de S/. 12.2 millones/año en el próximo quinquenio, cuando lo previsto en los planes estratégicos trienales 2006-11, por la Región y la Municipalidad Provincial, es del orden de S/. 2.8 millones/año. O sea – 77 % de lo requerido.

Con el diseño de un enfoque nuevo de desarrollo local a nivel de CVR y con la participación directa y efectiva de los alcaldes distritales en la priorización de los tramos vecinales a ser rehabilitados, se logró establecer el orden de

prelación más apropiado en la asignación de los escasos recursos disponibles, quedando pendiente el financiamiento para lo cual el Plan incluye la creación de un fondo. Sobre los criterios de priorización es importante remarcar que los alcaldes cuestionan el hecho que den más puntaje a los tramos localizados en las zonas de mayor desarrollo relativo y menos puntaje a los localizados en zonas marginales - pobres y en extrema pobreza que, precisamente por carecer de vías adecuadas, se mantienen en dicho estado – argumentan. Así estos tramos siempre resultan los últimos en el orden de prelación.

SUMMARY

Agglomeration economies are not only by breaking physical barriers that prevent growth and development transferred through communities and regions in the country, but also by the breakdown of intangible barriers, such as communication networks. For these agglomeration economies are sustainable, the State, with the possibility of repeating the public-private scheme developed for infrastructure projects via- should ensure implementation of public services in areas of difficult access to geographical limitations associated with distances and access to them ceases to be a significant variable in the equation of rural development of Peru.

The national, departmental and local or rural road system that serves the Province of Huanuco, which consists of 1002.65 km. according to the Road Inventory raised by PROVIAS RURAL (2013) basically supports the rapid growth in the last 10 years (2003-2013) characterizes the activities of production of services especially trade, social (education and health) and public administration. Second, the growth seen lesser extent and seasonal tourist flow.

Huanuco, which integrates the urban areas of three districts - Huanuco, Amaryllis and Pillco Brand has grown horizontally due to the migration field - city to the point that the hills that surround it have been invaded generating services deficit of urban facilities. Commercial activity is observed intense and dynamic retail in its streets and associated with consumption of the above listed services markets, but virtually nonexistent in the production of goods and productive services with higher added value. Provincial Road Network of Huanuco is 1065.15 km. : 153.00 km. are national roads in passable condition; 39.90 km. are also regular maintenance department; and 872.25 km. are of neighborhood roads, 39 classified by the MTC and 57 still unencrypted cart tracks, totaling 96 sections of 85 tours articulated in 8

runners rural neighborhood (CVR) of local development. In addition there are 50
bridleways 386 km. integrated thereto.

This road network in Huanuco articulated 769 population centers with a total of
285.388 inhabitants. The routes of the national and departmental systems, which
represent 14% and 4% of the total network, articulate directly to population centers
only 63 (8%) but have the largest provincial population (56%), concentrated in
centers villages whose average size is 2000 hab / cp, while sections of
neighborhood routes and bridleways articulate directly to 706 population centers
(92%) whose average size is small (138 inhabitants / cp) and quite spread.

87% of the Neighborhood Road Network of Huanuco demand rehabilitation and
100% requires routine and periodic maintenance. And all bridle paths need
improvement. As a result, a major problem confronting the Provincial Road Plan is
a shortage of financial resources to rehabilitate, improve and maintain this
network, which costs S / 61,200,000. This represents an average of S /. 12.2
million / year in the next five years, when the provisions of the 2006-11 triennial
strategic plans for the region and the Provincial Municipality, is about S /. 2.8
million / year. So - 77% of watt is requerid.

With the design of a new approach to local development level of CVR and the
direct and effective participation of district mayors in prioritizing neighborhood
sections to be rehabilitated, it was possible to establish order most appropriate
priority in the allocation of scarce resources, pending funding for which the Plan
includes the creation of a fund. The criteria for prioritization is important to note
that the mayors question the fact that den score the sections located in areas
relatively more developed and less score to those located in marginal areas - poor
and extremely poor, precisely because they lack appropriate channels remain in
that state - argue. So these sections are always the last in the order of priority.

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
RESUMEN	iv
SUMMARY	vii
INTRODUCCIÓN	xi
CAPITULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	
1.1.Descripción del Problema	13
1.2.Problema Principal	16
1.3.Problema Específicos	16
1.4.Justificación e importancia	17
1.5.Objetivo	19
1.6.Hipótesis	20
1.7.Variables	20
1.8.Indicadores	20
CAPITULO II. MARCO TEÓRICO	
2.1. Antecedentes de la Investigación	22
2.2. Marco Conceptual	26
CAPITULO III. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	
3.1. Tipo y nivel de la investigación	28
3.2. Método y Diseño de la Investigación	28
3.2.1. Diseño Metodológico de la Investigación	28
3.2.2. Universo, Población y Muestra	28
CAPITULO VI. PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	
4.1. Aspectos Generales	31
4.1.1. Ubicación Geográfica.	36
4.1.2. Población	36
4.2. Revisión del desarrollo del sector de infraestructura vial en	38

Huánuco	
4.2.1. Red Vial	38
4.2.2. Parque vehicular en Huánuco	43
4.3. Transporte Aéreo	46
4.4. Estructura productiva	47
4.4.1. Evolución de la actividad productiva	50
4.5. Los vínculos entre la inversión pública en infraestructura vial y el crecimiento Económico.	64
4.6. Los efectos de la infraestructura vial mediante un modelo de crecimiento con técnica SPSS y Correlación de series de Tiempo para el Periodo de 2003 - 2013	66
4.6.1. Descripción del Modelo	66
4.6.2. Descripción de la base de datos	66
4.6.3. Especificación del Modelo.	68
4.6.4. Estimación del modelo	69
4.6.4.1. Evaluación económica	69
4.6.4.2. Evaluación Paramétrica	70
CONCLUSIONES.	72
RECOMENDACIONES	73
BIBLIOGRAFÍA	74
ANEXOS	76

INTRODUCCIÓN

La Gestión de la Red Vial Departamental de Huánuco, ha estado a cargo de Pro Vías Departamental dependiente del MTC. Durante el año 2012, se ha transferido parte de las facultades, como la asignación presupuestal exclusivamente destinada a labores de mantenimiento rutinario.

El Gobierno Regional por su parte, ha construido nuevas vías, postergando las actividades del mantenimiento periódico, mejoramiento y/o rehabilitación de vías. Dichas vías son construidas en respuesta a las peticiones formuladas por las organizaciones civiles y por constituirse en ineludible por las disposiciones presupuestales, a pesar de no constituirse en su competencia; es decir aún se viene invirtiendo en carreteras de jerarquía nacional y vecinal, como es el caso de la carretera Huacrachuco-Uchiza (Red Nacional), labores que se desarrolla en convenio con los gobiernos locales.

En atención a situaciones sociales y de coyuntura se desarrollan trabajos de mantenimiento de vías del ámbito nacional y vecinal, en el cual participan en alianza estratégica el Gobierno Regional, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, los Concejos Municipales y en algunos casos los Concejos de los Centros Poblados Menores, debido a que los programas de Pro-Vías Nacional y Pro- Vías Rural no tienen contemplado para desarrollar el mantenimiento de las vías no asfaltadas en el caso de la red nacional y ninguna en el caso de algunas vías vecinales.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones ha dirigido sus escasos recursos en el mantenimiento rutinario de la red departamental como es el caso de la carretera Huanuco – Aeropuerto, mantenimiento periódico y, mantenimiento en las vías de jerarquía nacional y vecinal.

PROVIAS Nacional, en el ámbito del Departamento de Huánuco, ha venido realizando trabajos de diversa naturaleza como el mantenimiento rutinario y periódico, mejoramiento y/o rehabilitación en las vías nacionales asfaltadas específicamente en los tramos del Puente. Salcachupán – Huánuco – Tingo María – Pumahuasi y La Divisoria – Pucayacu; mientras tanto las carreteras no asfaltadas de jerarquía nacional como la carretera Huanuco – La Unión, Ambo –

Puente Tusi, no han sido asistidos con el mantenimiento rutinario y periódico, después de haber sido objetos de rehabilitación en los años 90.

La apertura de caminos vecinales, son ejecutadas por FONCODES, en su mayor parte, algunas por el Gobierno Regional y en menor escala por los Municipios. El registro y entrega de la carretera concluida no se viene realizando; es decir para fines estadísticos y toma de decisiones se debe encargar a la entidad sectorial como se mostró en el diagnóstico, las vías regionales se encuentran deterioradas por falta de mantenimiento. Esto implica grandes necesidades de financiamiento que llegan a ser prohibitivos para muchas regiones, sobre todo cuando algunas vías son de carácter interregional. Una solución proporcionada por el MTC fue el de “reclasificar” momentáneamente las vías regionales en nacionales para que sea el gobierno nacional y no el regional el que se encargue del proyecto. Esta falta de articulación de los Gobiernos Regionales y Locales para enfrentar en conjunto el problema del financiamiento en vías bajo su jurisdicción se debe muchas veces a regionalismos que evitan los espacios de comunicación con otras regiones y con el sector privado.

En el caso de las regiones, la cultura de mantenimiento de vías se desincentiva con la escasa disponibilidad de recursos destinados para este fin. A la fecha el mantenimiento se considera un tipo de gasto corriente, por lo que no puede utilizarse los fondos del canon destinados a financiar inversiones. Por lo tanto, el mantenimiento se financia con los recursos directamente recaudados más las transferencias de Provías Descentralizado. Estos montos aún son insuficientes para un adecuado mantenimiento.

Según Provías Descentralizado, luego de 10 años de experiencia en el tema, es factible mantener un sistema de mantenimiento rutinario, consustancial a cada proyecto, que mantenga la transitabilidad de la vía. Sin embargo, deben encontrarse mecanismos de financiamiento sostenibles basados en aportes del Gobierno Central y los beneficiarios directos. Otro mecanismo alternativo que podría incrementar el financiamiento en mantenimiento de vías es el uso de un porcentaje de las transferencias por canon. De hecho, en noviembre de 2011, el Ministro de Economía Luis Miguel Castilla, propuso la elaboración de un proyecto de Ley para mejorar la distribución de canon que pagan las mineras, dentro del cual se planteó la posibilidad de que los recursos del canon puedan ser utilizados en el mantenimiento de carreteras y no solo en obras de infraestructura.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción del Problema

1.1.1. Fundamentación del Problema.

Si bien es cierto que la infraestructura vial conduce a mayores economías de aglomeración que puedan superponerse al problema de dispersión poblacional, la infraestructura de servicios públicos, como la energética, tiende a reducir la desigualdad a nivel de regiones. Por lo tanto, el enfoque de inversión en infraestructura ha trascendido el concepto vial por uno más holístico, que aglutine las necesidades básicas de los peruanos residentes en regiones de difícil acceso. Al respecto, los economistas Arturo Vásquez y Luis Bendejú, en Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú, concluyen que una deficiente infraestructura vial y de telecomunicaciones, constituye un elemento importante para entender la desigualdad existente en las regiones del país, contribuyendo a patrones disímiles de crecimiento.

Hoy las economías de aglomeración no se constituyen sólo mediante el quiebre de barreras físicas que impidan un traspase de crecimiento y desarrollo a través de comunidades y regiones en el país, sino también por el quiebre de las barreras intangibles, como lo son las redes de comunicación. Para que estas economías de aglomeración sean sostenibles, el Estado –con la posibilidad de repetir el esquema público-privado que desarrolla para los proyectos de infraestructura vial– debe asegurar la implementación de servicios públicos en zonas de difícil acceso para que las limitaciones geográficas

asociadas a las distancias y el acceso a ellos deje de ser una variable significativa en la ecuación del desarrollo rural del Perú.

La Red Vial Provincial de Huánuco tiene 1,065.15 km.: 153.00 km. son de vías nacionales en regular estado de conservación; 39.90 km. son departamentales también con conservación regular; y, 872.25 km. son de vías vecinales, 39 clasificadas por el MTC y 57 trochas carrozables aún no codificadas, que suman 96 tramos de 85 rutas articuladas en 8 corredores vecinales rurales (CVR) de desarrollo local. Además hay 50 caminos de herradura con 386 km. integrados a éstos.

Esta Red Vial en Huánuco articula a 769 centros poblados con un total de 285,388 habitantes. Las rutas de los sistemas nacional y departamental, que representan el 14 % y el 4 % del total de la red, articulan directamente a sólo 63 centros poblados (8%) pero que tienen la mayor población provincial (56%), concentrada en centros poblados cuyo tamaño promedio es de 2000 hab/cp, mientras que los tramos de las rutas vecinales y de herradura articulan directamente a 706 centros poblados (92%) cuyo tamaño promedio es pequeño (138 hab/cp) y bastante disperso.

El 87 % de la Red Vial Vecinal de Huánuco demanda rehabilitación y el 100 % requiere mantenimiento rutinario y periódico. Y todos los caminos de herradura necesitan mejoramiento. Como consecuencia, uno de los principales problemas a confrontar con el Plan Vial Provincial es la escasez de recursos financieros para rehabilitar, mejorar y mantener esta red, cuyo costo es de S/.61.2 millones. Ello representa un promedio de S/. 12.2 millones/año en el próximo quinquenio, cuando lo previsto en los planes estratégicos trienales 2006-11, por la Región y la Municipalidad Provincial, es del orden de S/. 2.8 millones/año. O sea – 77 % de lo requerido.

Con el diseño de un enfoque nuevo de desarrollo local a nivel de CVR y con la participación directa y efectiva de los alcaldes distritales en la priorización de los tramos vecinales a ser rehabilitados, se logró establecer el orden de prelación más apropiado en la asignación de los escasos recursos disponibles, quedando pendiente el financiamiento para lo cual el Plan incluye la creación de un fondo. Sobre los criterios de priorización es importante remarcar que los alcaldes cuestionan el hecho que den más puntaje a los tramos localizados en las zonas de mayor desarrollo relativo y menos puntaje a los localizados en zonas marginales - pobres y en extrema pobreza que, precisamente por carecer de vías adecuadas, se mantienen en dicho estado – argumentan. Así estos tramos siempre resultan los últimos en el orden de prelación.

En este caso, a fin de resolver esta cuestión, por consenso con los alcaldes participantes en el Taller de Resultados del Plan a Nivel Preliminar, se convino que aparte de la priorización general de las 85 rutas de los 11 distritos a nivel provincial, cada alcalde aporte una propuesta de priorización debidamente sustentada, únicamente de los tramos de su distrito, de manera tal que – previa verificación técnica de la sustentación, los tramos que obtengan el más alto puntaje en cada distrito, constituirán el grupo de tramos que tendrá la mayor prioridad a nivel provincial.

El segundo problema que se encaró fue la carencia de información local adecuada y actualizada sobre los recursos y potencialidades a nivel distrital, que permita hacer mediciones analíticas y con criterio comercial, sobre su puesta en valor en función de los mercados del exterior, para sustentar y atraer inversión tanto para el mejoramiento de la red vial vecinal, como de la educación de la población y de su fuerza de trabajo en aptitudes que les sirvan para valorizar, proyectar, negociar y aprovechar sus potencialidades de modo apropiado.

Por último, el tercer problema que se identificó fue el enfoque de desarrollo imperante en los distritos de la provincia y la región, limitado a acciones y obras de inversión social para mitigar la pobreza extrema con programas asistenciales – de alimentos y medicinas, empleo temporal, micro proyectos productivos e infraestructura social, no asociados a proyectos de desarrollo local de mayor aliento dirigidos a promover y fomentar la creación de riqueza, aprovechando el potencial humano, agropecuario, turístico y agro industrial papero que posee la provincia.

Es importante, en consecuencia, cambiar los modelos de planeamiento del desarrollo local de tipo asistencialista, paternalista - dependiente imperantes, por otros centrados en la promoción de la iniciativa privada local, que sea participativa y asistida, dirigida fundamentalmente a lograr el incremento de la ocupación, del ingreso y la riqueza, buscando la conexión con el mundo globalizado. De modo que se justifique la inversión a aplicarse en los próximos años en la rehabilitación y el mejoramiento de los 1,259.1 km. de la red vecinal rural de la Provincia de Huánuco, como soporte valioso de los nuevos modelos y proyectos de desarrollo local.

1.2. Problema principal

¿De qué forma la red vial departamental ha venido influyendo en el crecimiento económico de la región Huánuco al año 2013?

1.3. Problemas específicos

¿De qué manera la red vial departamental dinamiza la economía de la Región Huánuco?

¿En qué medida la infraestructura vial contribuyen en la reducción de los costos de operación en los sectores económicos de la región Huánuco?

1.4. Justificación e Importancia.

El sistema vial nacional, departamental y vecinal o rural que sirve al departamento de Huánuco, que está conformado por 1,002.65 km. según el Inventario Vial levantado por PROVIAS RURAL (2010), básicamente brinda soporte al crecimiento acelerado que en los últimos 10 años (2000-2010) caracteriza a las actividades de producción de servicios sobre todo de comercio, sociales (educación y salud) y de administración pública. En segundo término, se aprecia el crecimiento aunque en menor grado y estacional del flujo turístico.

La Ciudad de Huánuco, que integra las áreas urbanas de tres distritos – Huánuco, Amarilis y Pillco Marca, ha crecido horizontalmente por efecto de la migración campo - ciudad al punto que los cerros que la circundan han sido invadidos generando déficit de servicios de equipamiento urbano. Se observa intensa y dinámica actividad comercial al menudeo en sus calles y mercados asociada al consumo de los servicios antes anotados, pero prácticamente inexistentes en materia de producción de bienes y servicios productivos con mayor valor agregado.

En consecuencia, dados los antecedentes históricos y situación actual de la Provincia de Huánuco, los pilares que impulsan su desarrollo actual y sobre todo que lo impulsarán en el futuro, dependiendo de cómo sean aprovechados, son:

- a) El rol vial que desempeña la ciudad de Huánuco, más que como “Puerta de la Amazonía” continental, como nodo multimodal de interconexión interoceánica Pacífico - Atlántico y por tanto de articulación del corredor económico Callao – Lima - Cerro de Pasco – Huánuco - Tingo María – Pucallpa -Cruceiro do Sul - Manaus / Pucallpa – Iquitos – Manaus - Belen do Para.
- b) El crecimiento demográfico y dinámica migratoria interna campo – ciudad, con sus fuertes impactos en el incremento de las necesidades de equipamiento

urbano, del transporte y del comercio minorista, de la prestación de servicios sociales y otros de relativo bajo costo y poco valor agregado, por lo cual todo el movimiento observable no se refleja de modo similar en crecimiento y dinamismo en el orden económico monetario.

c) La posesión de valioso germoplasma vegetal nativo de gran poder alimenticio, conformado por la papa, oca, olluco, chocho, mashua, quinua, etc., reconocido universalmente, particularmente la papa amarilla de Chicchuy del Distrito de Amarilis, que mereció en Holanda el 1er.premio internacional en 1992 La papa con una producción de 103 mil tn/año aporta más del 80 % del PBI agrícola de la provincia. El UNDP señala que tiene potencial agroindustrial.

d) El alto potencial turístico existente, conformado por cientos de atractivos de los tipos más diversos, paisajístico, arqueológicos, etnológicos – usos, costumbres y festividades, asociado al excelente clima templado, seco y luminoso de que goza, bastante acogedor para el establecimiento de la población humana y desarrollo del turismo.

La región Huánuco es uno de los departamentos del Perú con menos carreteras pavimentadas y con más carreteras en mal estado. Nuestra densidad de vías pavimentadas por kilómetros cuadrados de superficie está muy por debajo de la media regional, superando sólo a Apurímac en el área andina.

La mayor parte de las vías peruanas son caminos afirmados construidos en base a tierra y ripio. Existen 3 tipos de caminos afirmados en el Perú: los que pertenecen a la red nacional, los caminos secundarios y vecinales y las trochas carrozables.

La importancia de la infraestructura vial y el manejo del tráfico. La infraestructura vial es siempre esencial en cualquier sistema de transportes urbano inclusive en los casos en que existan o se planeen sistemas de ferrocarril.

El sistema vial enfrenta muchos problemas y desafíos, con diferentes niveles de seriedad y frecuencia, algunos son inmediatos, otros de mediano o largo plazo. Estos problemas producen costos adicionales para las actividades de todos los usuarios del sistema de manera directa en forma de tiempos adicionales de viaje, de consumo extra de energía, de desgaste de motores, y de manera indirecta en el tiempo perdido por otros conductores, de tensión de choferes y pasajeros y de mayor contaminación ambiental que en general afecta a las personas que están cercanas a los principales corredores de transportes pero en ocasiones a toda la población (cuando no hay lluvia o viento que limpie el aire regional). Desgraciadamente la mayor parte de estos costos adquieren la forma de externalidades difíciles de medir y aparecen como imposibles de controlar a nivel individual. Los costos de operación de un automóvil en una ciudad latinoamericano y las externalidades que genera en los períodos picos de tráfico superan en mucho los costos que incurre el dueño del vehículo. No es fácil, aunque tecnológicamente posible, cobrar costos marginales por el uso del sistema de transporte. En conclusión el sistema no les comunica a los usuarios las señales correctas sobre los costos marginales del sistema de transporte y en particular de la infraestructura vial. Algunos afirman que no es posible cobrar el costo total del transporte en una sociedad tan pobre como las latinoamericanas.

1.5. Objetivo General.

Describir y analizar de qué forma la red vial departamental viene influyendo en el crecimiento económico de la región Huánuco al año 2013.

Objetivos Específicos.

- Examinar la forma que la red vial departamental dinamiza la economía de la Región Huánuco.

- Establecer que la infraestructura vial viene contribuyendo en la reducción de los costos de operación en los sectores económicos de la región Huánuco.

1.6. Hipótesis.

1.6.2. Hipótesis General.

La red vial departamental tiene una influencia significativa en el crecimiento económico de la región Huánuco al año 2013.

1.6.3. Hipótesis Específicas.

- La red vial departamental dinamiza e influye significativamente en la economía de la Región Huánuco.
- La infraestructura vial existente en la región Huánuco viene contribuyendo en la reducción de los costos de operación en los sectores económicos.

1.7. Variables.

1.7.1. Variable Independiente (VI).

- Red vial departamental.

1.7.2. Variable Dependiente (VD).

- Crecimiento económico,
- Integración Regional
- Costo de operación de los sectores económicos.

1.8. Indicadores.

1.8.1. Indicadores de la Variable Independiente:

- La red carretera: Red vial Nacional; Red vial Departamental: Red vial vecinal

1.8.2. Indicadores de las Variables Dependientes:

- Servicios de carga y pasajeros.
- Seguridad en el transporte.
- Costo de operación de los sectores económicos.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación.

2.1.1. Antecedentes del Problema.

El Perú está situado en la parte central-occidental de América del Sur, tiene una extensión territorial de 1.28 millones de Km², presenta un relieve accidentado surcado por la Cordillera de los Andes, dando lugar a la existencia de tres regiones naturales marcadamente diferentes, especialmente en su conformación física y comportamiento climático.

Al 2011, las proyecciones del INEI estima que el Perú tiene una población de 29.8 millones de habitantes, con una tasa de crecimiento de 1.6% anual, con tendencia decreciente en las dos últimas décadas. Según el Censo de Población del año 2007, el 74% de la población se encontraba asentada en el área urbana y 24% en el área rural, mientras que en al año 1940 la población urbana era el 35% del total, lo que evidencia una fuerte tendencia migratoria a las zonas urbanas de la ciudades, en detrimento al desarrollo de las zonas rurales. (Población intercensal 1993 – 2007)

Es notorio también, el desbalance en el asentamiento de la población en el ámbito de las regiones naturales, ya que mientras en los departamentos costeros se concentra el 54.6% de la población nacional, en la Sierra se ubica el 32% y en la Selva solamente el 13.4%, a pesar que esta última Región representa el 60% del territorio nacional. (INEI Nota de Prensa N° 101 - 08.Jul.2011)

La situación del desarrollo económico también nos muestra un marcado desequilibrio territorial, con un acentuado centralismo en Lima, capital de la República, que tiene el 29% de la población nacional, produce el 48% del PBI, genera el 55% del ingreso nacional, concentra el 70% del PBI industrial y el 52% de los servicios gubernamentales, además recauda más del 90% de impuestos.

Sin embargo, la economía peruana, en los últimos 18 años, ha experimentado uno de los mejores desempeños en América del Sur, con tasas de crecimiento del PBI que el últimos años han superado el 8%, sustentados fundamentalmente en la participación de la inversión privada, especialmente aquella dirigida al desarrollo de productos y actividades orientadas para el consumo de los mercados externos, habiendo logrado incrementos en la exportación, solamente comparados con los alcanzados por la Republica China, como ejemplo en el periodo 1998- 2008 se registró un crecimiento de 448%.

En el Trabajo de investigación titulado “Inversión en Infraestructura y Desigualdad Regional en el Perú: Nueva Evidencia” realizado por Arturo Vásquez Cordano y* Luis Bendezú Medina, Noviembre 2006, manifiestan:

La infraestructura es uno de los factores básicos para que un país adquiera niveles de competitividad adecuados, tenga sostenibilidad en su crecimiento económico, avance en la inclusión social y pueda lograr su integración interna y externamente.

Según estimaciones ensayadas por Instituciones privadas, la brecha en infraestructura era de US\$ 37,760 millones, que equivale aproximadamente al 30% del PBI Nacional. De este gran total corresponde a la infraestructura de transportes el 37%, es decir un monto de US\$ 13,961 millones. (Instituto

Peruano de Economía: La brecha de infraestructura en el Perú 2008). En forma específica en el campo de la infraestructura de transportes, para el Sistema Vial se estima una brecha de US\$ 7,735 millones, para los Puertos US\$ 3,600 y para los demás Modos US\$ 2,986 millones. A pesar de los avances logrados en materia económica, las inversiones en infraestructura y el acceso a los servicios básicos son aún insuficientes.

Esto se evidencia en los índices de competitividad de la infraestructura, en los que el Perú está por debajo del promedio mundial, bajando en el último año 13 posiciones en el ranking mundial de calidad de infraestructura del Índice Global de Competitividad, del Foro Económico Mundial, al pasar del puesto 92 al 105. Así en infraestructura aeroportuaria el Perú ocupa el puesto 70, en carreteras ocupa el puesto 98 y en puertos el puesto 106 entre 142 países. En telecomunicaciones el Perú está ubicado en el puesto 89 en cuanto a telefonía fija y 72 en telefonía móvil (Nº de suscriptores por cada 100 habitantes). (World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2011-2012).

INFRAESTRUCTURA VIAL Y LA IMPORTANCIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN PARA EL PERÚ Por Rosendo Pujol Mesalles.- Febrero del 2003, en su trabajo de investigación manifiesta lo siguiente:

¿Cuál es la importancia de las vías de comunicación para el Perú?

Las vías terrestres desempeñan en el Perú funciones económicas, culturales, de integración y un papel decisivo en la defensa nacional.

A.- Desde el Punto de Vista Económico.- Las vías terrestres promueven el desarrollo de diversas actividades como la agricultura, la ganadería, la reforestación, etc.; pues a través de ellas se envían los excedentes de la producción al mercado de consumo. La producción agropecuaria que era

destinada sólo para el consumo local, gracias a las vías terrestres se pasa a una economía de mercado. El hombre ya no produce sólo para su autoconsumo, sino para vender parte de su producción a los demás en los mercados de los centros urbanos, incrementando así sus ingresos y aumentando también su capacidad para comprar lo que no produce. En esta forma se intensifica también el transporte y el comercio. En igual forma se inicia la explotación de los yacimientos mineros ubicados en las proximidades de las vías terrestres de reciente construcción, desarrollándose la minería y otras actividades complementarias.

B.- Desde el Punto de Vista Cultural.- Las vías terrestres promueven la difusión de la cultura y la civilización. Sobre las ruedas de los vehículos de transporte avanzan los nuevos elementos culturales. Los hombres de apartadas regiones elevan su nivel cultural leyendo las publicaciones que reciben, (periódicos, revistas, libros, etc.) y aprendiendo las técnicas y modos de vida de pueblos más avanzados, especialmente los relacionados con la producción agropecuaria (herramientas de trabajo, abonos, insecticidas, fungicidas, etc.)

C.- Desde el Punto de Vista de la Integración.- Las vías terrestres unen a los pueblos separados por la difícil geografía del Perú, promoviendo el acercamiento de los hombres, incentivando la unión y la solidaridad, propiciando que los hombres de todas las latitudes del Perú sientan y compartan los problemas nacionales, alentando en ellos el ideal y la esperanza para superar el subdesarrollo en que nos encontramos.

D.- Desde el Punto de Vista de la Defensa Nacional.- Las vías terrestres juegan un papel preponderante, pues garantizan una rápida movilización de los efectivos llamados a velar por la defensa de su integridad territorial.

2.2 Marco conceptual

Para tener un conocimiento más preciso de los conceptos usados con mayor frecuencia en la presente investigación, es conveniente introducir las definiciones siguientes:

Actividad Económica, es el proceso de clasificación de las actividades económicas que realizan las empresas según los diversos campos de producción o servicio.

Capital. Equipo y estructura utilizados para producir bienes y servicios

Capital Humano. Conocimientos y calificaciones que adquieren los trabajadores por medio de la educación, la formación y la experiencia.

Desarrollo. Es un proceso permanente de cambio, tanto cualitativo como cuantitativo en el orden económico, político, social y cultural que permite crecientes posibilidades para la realización plena e integral de la persona humana y la sociedad en su conjunto.

Desarrollo Sostenible. Es el desarrollo que satisface las necesidades actuales de las personas sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas

Consumo. Gastos de los hogares en bienes y servicios, con la excepción de las compras de nueva vivienda.

Crecimiento Económico. Expansión del PBI potencial de una zona geográfica determinada (región, país, conjunto de países...)

Gobierno. El gobierno es la unidad económica que representa al Estado y al sector público. El gobierno es el encargado de dirigir la actividad económica, el cual le permite cobrar tributos y prever bienes y servicios a los demás participantes de la economía, así como influir en la distribución de la riqueza.

Empleo. Por lo general se considera al empleo como la no utilización de la mano de obra disponible o de su utilización por debajo de estándares o normas previamente adoptadas. Es decir, se acostumbra a definirlo en negativo, por la falta de empleos y/o de empleos adecuados.

Exportaciones. Bienes producidos en el interior y vendidos en el exterior.

Fondo de Inversión. Institución que vende participaciones al público y utiliza los ingresos para comprar una cartera de acciones y bonos.

Inversión. Es el incremento al capital real de la sociedad, como el ahorro, ello resulta de una abstención del consumo inmediato en relación con el ingreso generado en el periodo.

Factores Productivos.- Recursos empleados en el proceso productivo como son: orden, técnicas, rutinas.

Producción.- Es el proceso de creación de los bienes y servicios que la población puede adquirir para consumirlos y satisfacer sus necesidades. El proceso de producción se lleva a cabo en las empresas, las cuales se encuentran integradas en ramas productivas y estas en sectores económicos.

Rendimiento.- Hace referencia a la actividad que necesita llevar a cabo una unidad (sea individual, un equipo, una sección) de una organización para lograr un resultado deseado.

Tecnología.- Síntesis de técnicas conocidas eficientes. Combinación específica de factores productivos (orden, técnicas, rutinas).

Comercialización.- Dar a un producto en condiciones y organización comercial para su venta.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Tipo y nivel de la investigación

3.1.1 Tipo de Investigación

El tipo de investigación fue básica, no experimental o *ex post facto*, porque no hubo ningún tipo de manipulación de la variable dependiente; es decir se estudió las variables tal como encontramos en la realidad.

3.1.2. Nivel de Investigación

La investigación se realizó dentro del nivel descriptivo y explicativo, considerando el análisis de inducción y deducción de variables a considerar.

3.2 Método y diseño de la investigación

3.2.1 Diseño metodológico de investigación.

La investigación fue de tipo **no experimental** y adoptar un **diseño longitudinal de tendencia**, el cual consiste en recolectar datos secundarios sobre la actividad de la inversión pública y privado en infraestructura vial en el departamento de Huánuco hasta al año 2012 que nos permitio analizar cambios a través del tiempo de las variables y sus relaciones. A partir de este análisis se establecio un conjunto de relaciones de causalidad entre las variables, mediante la técnica de la estadística y la correlación.

3.2.2. Universo, Población y Muestra.

Como universo de investigación se tomó la actividad de inversión vial en Huánuco con el resto del Perú, como población es las inversiones en infraestructura realizada en el periodo de investigación del 2001 al 2012 y

como muestra son las inversiones realizadas en infraestructura vial en el Departamento Huánuco en el periodo mencionado; y dentro de esta se investigará las variables relacionadas de integración regional y los costos de transporte en la actividades económicas del país.

3.2.3. Métodos de Investigación

En la presente investigación se utilizó el método inductivo y deductivo el cual consiste en pasar de lo particular a lo general y viceversa, como el análisis y la síntesis; es decir, lo que se hizo en este estudio es describir y analizar la relación de un conjunto de variables inherentes a la inversión pública y privada en infraestructura vial y cómo se correlacionan con la integración regional y los costos de transporte como un insumo en el proceso de producción de bienes y servicios, necesarios para demostrar la hipótesis.

3.2.4. Técnicas de acopio o recopilación de datos

Estadística: Esta técnica nos permitió la recopilación, ordenación, sistematización y procesamiento de datos; así como la determinación de los indicadores, y la presentación de los datos secundarios convertidos en información estadística para la comprobación de las hipótesis. Como instrumentos para la recolección de datos en la parte descriptiva de la tesis se utilizará los cuadros estadísticos y gráficos del comportamiento de las variables estudiadas; mientras que en la parte analítica y explicativa se aplicará las tablas y gráficos resultantes de las comparaciones entre ellas estadísticamente.

Análisis Documental: La aplicación de esta técnica consistió en acumular, analizar y resumir, en forma muy selectiva e inteligente, un conjunto de textos, artículos de revistas, estudios de organismos oficiales y cualquier otro

documento sobre el tema materia de investigación. Los instrumentos utilizados en este trabajo de investigación serán las fichas bibliográficas y hemerográficas, resúmenes, fotocopias, recortes de revistas y periódicos, etc. Las principales fuentes de datos secundarios fueron el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Cuentas Nacionales del INEI, y los archivos electrónicos.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. ASPECTOS GENERALES.- Importancia del Departamento de Huánuco.

La importancia del Departamento de Huánuco no sólo radica en su ubicación geográfica y pasado histórico, sino también en la riqueza de sus tierras, donde la presencia del hombre se remonta a épocas tempranas, como los vestigios de la ocupación humana más antigua de América: el Templo de las Manos Cruzadas de Kotosh (4200 años a.C.) y "El Hombre de Lauricocha", cuya antigüedad data de 10,000 años a.C (Vara Llanos, José - Historia de Huánuco 1959)

El 15 de agosto de 1539, los conquistadores españoles fundaron en las orillas del río Huallaga la ciudad con el nombre de Huánuco de los Caballeros. Durante el periodo colonial fue un centro comercial y cultural de importancia, debido a su rol de abastecedor de productos agropecuarios a los principales centros mineros.

Durante la época de la Emancipación, Huánuco desempeñó un papel importante al ser una de las primeras ciudades en impulsar la independencia del Perú, a comienzos del siglo XIX. Inclusive figura la fecha 15 de diciembre de 1820 como la primera gesta de independencia, tras una serie de levantamientos en Huamalíes, Huallanca y Ambo.

El modelo de desarrollo colonial privilegiaba la extracción minera, por lo tanto, en esta etapa, el orden territorial en la región central del país, estaba en función de la actividad minera desarrollada en Pasco, dentro del cual, Huánuco cumplía el rol de abastecedor de productos de pan llevar y frutas. En esta época la ciudad de Huánuco y su entorno inmediato (valles del Huallaga, Huertas e Higueras) adquieren importancia, como asentamientos de hacendados y comerciantes, el resto del territorio departamental, al encontrarse aislado del mercado, mantenía una economía de subsistencia. Este modelo persistió hasta la Época Republicana.

El desarrollo de la actividad minera a inicios del siglo XX, por el alza de las cotizaciones en el mercado internacional, propicia la construcción de la carretera y del ferrocarril central, con la finalidad de unir los centros mineros y los asentamientos poblacionales de las zonas agropecuarias, que abastecían de alimentos a dichos centros mineros; es así que, con la promulgación de la Ley Vial de 1920, se integró Huánuco con Cerro de Pasco. Sin embargo, la posibilidad de establecer a la ciudad de Huánuco como un centro dinámico, quedó neutralizada, por el patrón de ocupación del territorio, fuertemente dirigido hacia la Costa.

La construcción de la carretera Huánuco – Tingo María se inicia en el año 1929 y concluye en 1937, llegando a Pucallpa en el año 1941, hecho que intensificó el proceso de colonización de la selva del Departamento, favoreciendo la aparición de importantes centros urbanos, como Tingo María y Aucayacu. La explotación de la madera

y el cultivo de coca intensifican el proceso de ocupación en el departamento de Huánuco, no obstante esta ampliación de la frontera económica republicana, todavía dejaba desvinculada gran parte del territorio departamental.

Entre la década de 1960, el crecimiento industrial del país, por sustitución de importaciones se refleja en el departamento de Huánuco, se inicia la industria de la madera en Tingo María y la agroindustria en Huánuco con la explotación de la caña de azúcar para aguardiente que abastecía distintos mercados a nivel nacional. Este modelo exportador de materia prima con actividad industrial incipiente, no se pudo consolidar, a pesar de la legislación con incentivos para el desarrollo industrial descentralizado, por la carencia de infraestructura, apoyo financiero y por las políticas públicas inestables, cuyo efecto fue afirmar el centralismo y la litoralización del país.

En función a la ubicación geográfica del departamento, su clima, dotación de recursos, la población desde la época de la construcción de la carretera a Huanuco, Tingo María y Pucallpa, tiene como una de sus actividades económicas más importantes a la extracción forestal orientado a los mercados de Lima y exportación, sin embargo el procesamiento de la madera todavía es incipiente.

En el Perú, la Reforma Agraria de 1970 fue un proceso de reivindicación de las tierras a las comunidades campesinas, generando la descapitalización de la actividad agrícola y pecuaria, como consecuencia del desconocimiento e ignorancia en el manejo técnico de los recursos por parte de los campesinos, la promoción

de pequeñas propiedades produjo el empobrecimiento de los terrenos y pastos, con ello, la participación de la actividad agropecuaria en la economía departamental se redujo sustancialmente.

A pesar de los esfuerzos realizados durante los años de 1980 a 1990, para articular el territorio, todavía es evidente que la integración y la articulación, excluyen extensos territorios a centros urbanos capitales de provincia, como el caso de Huacaybamba, Marañón y Puerto Inca.

Un aspecto negativo de esta época es que se intensifica la economía de la coca, narcotráfico y paralelamente se manifiesta la violencia socio política, generando el abandono de la agricultura que se desarrollaba en las zonas rurales del Departamento; culminado el boom de la coca en 1996, se produce masivos desplazamientos de las zonas de producción hacia las ciudades de Tingo María, Huánuco y Ambo, generándose el crecimiento del sector servicios.

A partir del año 1995 se produce un incremento de las MYPES ligadas a la industria manufacturera, concentrándose en ciudades como Huánuco, Tingo María, y Ambo, dedicadas básicamente a la producción de confecciones, industrias alimentarias (lácteos, frugos, néctares y otros) y bebidas, muebles de madera, agroindustria, entre otros, constituyéndose en la actividad principal en la formación del PBI departamental.

La estructura económica del departamento, considera a los sectores Comercio, Servicios y Manufactura (a través de MYPES), como las de mayor importancia, desplazando a la agricultura, cuya producción

en un 50% se destina al autoconsumo.

El departamento de Huánuco cuenta con significativa variedad de recursos naturales y culturales, que son muy incipientemente explotados por la actividad turística, principalmente por falta de promoción e inversiones en infraestructura turística, deficiente infraestructura vial, baja calidad de los servicios, sin embargo en función al potencial de recursos explotables, el Turismo, se constituye en una actividad alternativa, cuyo desarrollo a la fecha es limitado. El Plan de Desarrollo Turístico Participativo (COPESCO 2004), define los Circuitos Turísticos intra e interdepartamentales, que deben ser puestos en valor para ser promocionados como destinos turísticos e identifica la importancia de la infraestructura vial para desarrollar esta actividad.

Según información obtenida del INEI al año 2008, el Departamento de Huánuco tiene como vocación productiva principal la actividad agrícola, seguida del Comercio y Servicios, Manufactura entre otros.

La presunción de desarrollo se sustenta en la evolución histórica del departamento, el desenvolvimiento y dinamismo de sus actividades económicas, así mismo se sustenta en el potencial de recursos naturales, turísticos y humanos de tal modo que como Hipótesis de Desarrollo se tiene que: los principales ejes o pilares que garantizan el desarrollo del Departamento de Huánuco, son la Actividad Agropecuaria, la Actividad Forestal, la Agroindustria y el Turismo (aún incipiente pero con potencial de recursos para su desarrollo).

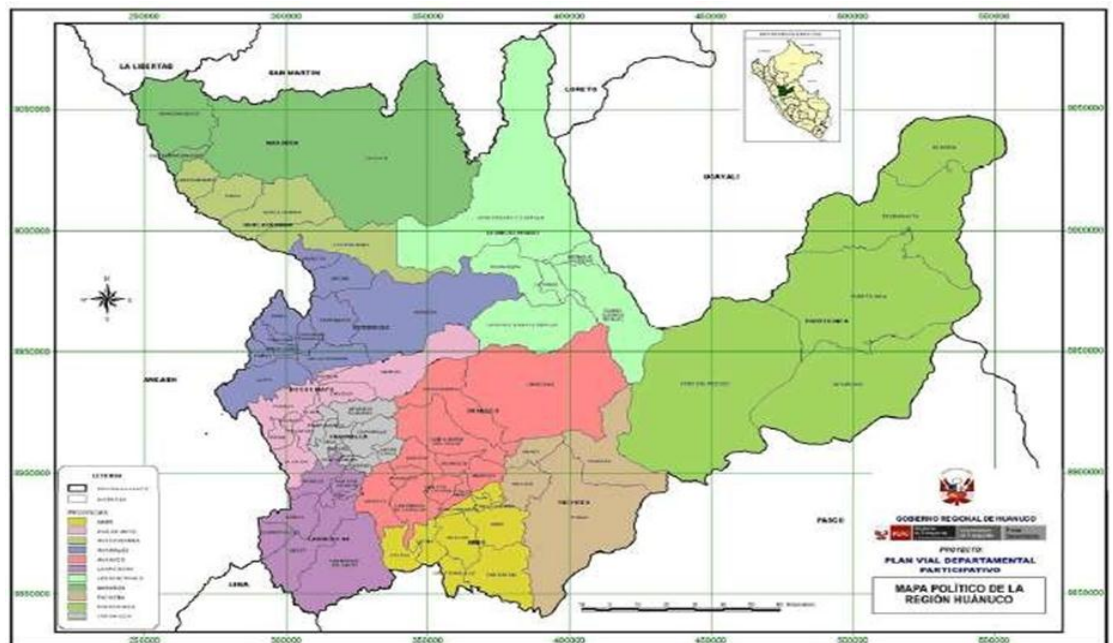
4.1.1. Ubicación geográfica

El departamento de Huánuco se encuentra ubicado en la parte centro oriental del país, abarcando una superficie de 36 850 km², que representa el 2,9 por ciento del territorio nacional. Cuenta con dos regiones naturales, la sierra con 22 012 km² y la zona ceja de selva y selva, con 14 837 km².

El departamento se encuentra bañado por los ríos Pachitea, Marañón y Huallaga, y su altitud oscila entre los 250 y 3 831 m.s.n.m., siendo los distritos de Tournavista y Yuyapichis, en la provincia de Puerto Inca, los de baja altitud (250 m.s.n.m.) y el distrito de Queropalca, en la provincia de Lauricocha, el de mayor altitud (3 831 m.s.n.m.).

FIGURA N° 01

Mapa del Departamento de Huánuco



Fuente: Gobierno Regional de Huánuco

4.1.2. Población

El departamento, creado el 24 de enero de 1869, se encuentra políticamente constituido por once provincias: Huánuco (la capital), Puerto Inca, Leoncio Prado, Marañón, Huamalíes, Pachitea, Lauricocha,

Huacaybamba, Ambo, Dos de Mayo y Yarowilca. Según el último censo del 2007, la población censada ascendió a 762 223 habitantes (2,8 por ciento del total nacional), concentrándose el 35,5 por ciento en la provincia de Huánuco.

Según las proyecciones poblacionales del INEI, al 30 de junio de 2013 Huánuco contó con una población de 847 714 habitantes (2,8 por ciento del total de la población nacional estimada para dicho año), concentrando la provincia de Huánuco el 35,9 por ciento de la población departamental, seguido de Leoncio Prado (15,5 por ciento), Huamalíes (8,8 por ciento) y Pachitea (8,3 por ciento), entre los principales. En el contexto nacional, Huánuco es el décimo segundo departamento con mayor población, concentrando Lima la mayor población del país (31,3 por ciento) y Madre de Dios, la menor (0,4 por ciento).

Alrededor de la cuarta parte de la población del departamento se concentra en la zona ceja de selva y selva, sobresaliendo las provincias de Puerto Inca, Leoncio Prado y Marañón; y el resto en la zona sierra, destacando las provincias de Ambo y Huánuco.

En base a los cálculos del INEI, entre el 2004 y 2013 la tasa de crecimiento promedio anual del departamento fue de 0,9 por ciento. En Lima alcanzó 1,5 por ciento y a nivel nacional 1,2 por ciento.

En los últimos 10 años, la población por grandes grupos de edad ha registrado cambios en su estructura piramidal, registrándose actualmente una mayor población entre 15 y 64 años de edad. Así, para mediados del 2013 se estimó que el 33,2 por ciento tenía entre 0 y 14 años de edad (36,0 por ciento en el 2003); el 61,5 por ciento entre 15 y 64 años de edad (59,7 por ciento en el 2003); y el 5,3 por ciento más de 65 años de edad (4,3 por

ciento en el 2003).

**CUADRO N° 01
Huánuco: Superficie y Población 2013**

Provincia	Superficie (km ²)	Poblac
Huánuco	4 023	304 487
Leoncio Prado	4 953	131 170
Huamalíes	3 145	74 269
Pachitea	2 630	70 086
Ambo	1 581	57 737
Dos de Mayo	1 439	52 473
Lauricocha	1 860	38 406
Yarowilca	760	33 565
Puerto Inca	9 914	31 860
Marañón	4 802	31 104
Huacaybamba	1 744	22 557
TOTAL	36 850	847 714

Fuente: INEI - SIRTOD

Por estimaciones del INEI, proveniente de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH), en el 2013 el 68,8 por ciento de la población departamental se encontró en edad de trabajar (de 14 a más años de edad), de los cuales el 78,8 por ciento lo conformó la Población Económicamente Activa (PEA). La tasa de desempleo en Huánuco fue de 3,08 por ciento.

4.2. Revisión del desarrollo del sector de infraestructura vial en Huánuco

4.2.1. Red vial.

De acuerdo a la información obtenida de fuentes secundarios como INEI, BADATUR Gobierno Regional de Huánuco y Ministerio de Transporte y Comunicaciones, tenemos el Cuadro N° 02 en cual se observa que entre los años 2005 al 2013 en cuanto se refiere a la red Vial de Huánuco en Km, ha venido progresando considerablemente, en cuanto a la Red Vial Nacional en

el Departamento de Huánuco se ha incrementa de 667.83 Km a 1,064.2 Km. Entre los años 2005 al 2013, de los cuales asfaltadas son 553.3 Km. Afirmada 436,6 Km. Sin afirmar 46.3Km. y Trocha 28.0 Km; en cuanto a la Red vial Departamental el 2005 fue de 458.55 KM para que en el 2013 se llegara a 1,031.7 Km, pero de los cuales solo 16.0 Km es asfaltada y el resto es afirmada con 695.8 Km, sin afirmar 232.1 Km y trocha 87.8; para la Red Vial Vecinal se incrementó de 1,844.10Km en el 2005, para llegar a 7,156.6 Km, siendo de asfalto 4.2 km afirmada 5,647.0Km sin afirmar 373.8Km y trocha 1,525.8Km, de lo que deducimos, que los pueblos, caseríos, distritos, provincias de la región Huánuco en estos años de estudios se han realizado construcción de carreteras aproximadamente en un 52% de más carreteras de conexión, que contribuirán en el crecimiento y desarrollo de los pueblos por lo tanto mayor actividad en todos los sectores económicos, los mismos que son complementados con infraestructura de servicios básico, educación y salud.

CUADRO N° 02

Huánuco: Red Vial en Km. - 2005					
TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA					
SISTEMA DE RED VIAL	TOTAL	ASFALTADA	AFIRMADA	SIN AFIRMAR	TROCHA
RED VIAL NACIONAL	667.83	282.93	130.90	204.00	50.00
RED VIAL DEPARTAMENTAL	458.55	6.00	311.51	22.90	118.14
RED VIAL VECINAL	1,844.10		185.60	90.40	1,568.10
TOTAL	2,970.48	288.93	628.01	317.30	1,736.24
Fuente: Plan vial Departamental 2005- Gob. Regional de Huánuco					
Huánuco: Red Vial en Km. - 2013					
TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA					
SISTEMA DE RED VIAL	TOTAL	ASFALTADA	AFIRMADA	SIN AFIRMAR	TROCHA
RED VIAL NACIONAL	1,064.2	553.3	436.6	46.3	28.0
RED VIAL DEPARTAMENTAL	1,031.7	16.0	695.8	232.1	87.8
RED VIAL VECINAL	7,156.6	4.2	5,647.0	95.4	1,410.0
TOTAL	9,252.5	573.5	6,779.5	373.8	1,525.8
Fuente: INEI, BADATUR					

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, durante el 2013, de los 140,672.4 km. de la red vial nacional en ese año, en Huánuco se concentró el 3,6 por ciento (9,252.5 km.), de los cuales el 66,6 por ciento (7,156.65 km.) correspondió a la red vecinal, el 19,4 por ciento (1,064.2 km.) a la red nacional, y el 14,0 por ciento (1,031.7 km.) a la red departamental.

De los 9,252.5 km. de red vial en Huánuco, el 88,8 por ciento (7,153.3 km.) no se encuentra pavimentada, y el 11,2 por ciento (573,5 km.) está pavimentada. Comparado con otros departamentos de la Sierra Centro, se observa que la vía pavimentada en Huánuco (11,2 por ciento) se encuentra por debajo de los de Junín (12,3 por ciento) y por encima de Pasco (8,6 por ciento), Ayacucho (4,7 por ciento) y Huancavelica (6,6 por ciento).

De la red vial sin pavimento en Huánuco (7,153.3 km.), 6,779.5 km. (75,0 por ciento) corresponde a la red vecinal, 373.8 km. (15,4 por ciento) a la red departamental y 46,6 km. (9,6 por ciento) a la red nacional.

La principal vía es la carretera central (IIRSA Centro), en el tramo que conecta con los departamentos de Pasco, Junín y Lima. Dicha vía, atraviesa el departamento de sur a norte y luego al oriente, cruzando por las provincias de Ambo, Huánuco y Leoncio Prado (Tingo María) para luego dividirse y proseguir una vía hacia la ciudad de Pucallpa (Ucayali) y la otra hacia la ciudad de Tarapoto (San Martín). Por esta vía se transporta la producción de papaya, plátano y madera proveniente de Ucayali, así como de aceite de palma proveniente de la zona sur de San Martín rumbo a Lima, formándose así el principal corredor vial alrededor del cual se dinamiza la economía del departamento. Debido a estas características, Huánuco se convierte en importante punto de paso, al conectar diversas zonas de las regiones oriente y centro con Lima.

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al término de 2012, la carretera IIRSA Centro – Tramo 2 cuenta con 377 kilómetros en contrato de concesión, no habiendo registrado avance físico alguno hasta el término de dicho año.

En el cuadro N° 03 se quiso conocer como viene variando la inversión vial en el Departamento de Huánuco, entre los años 2005 al 2013, se tiene información del cambio porcentual de la inversión en vías de comunicación, de tal manera que en la Red Vial Nacional del Departamento de Huánuco, del año 2005 al año 2013 se ha incrementado en 59%, mientras que la Red Vial Departamental en esos años la inversión en carreteras subió en 125%, que para la Red Vial Vecinal los gobiernos Locales invirtieron en nuevas vías en 288%, de todo esto nos indica las vías de enlace entre distritos y provincia se viene priorizando, sobre todo la conexión entre pueblos y ciudades de tal manera las vías vecinales se ha incrementado extraordinariamente en 2,943%, de todo esto se puede deducir que los productos agrícolas y pecuarias se viene incrementando, así como obras de saneamiento, salud y educación, ya que las distancias se viene acortando por nuevas vías o mejora de la mismas, pero si observamos las nuevas vías mayormente solo son afirmadas, por lo que las vías asfaltadas en el departamento de Huánuco solo representan el 11.82% del total, de esto se puede afirmar que en las vías de comunicación existente en Huánuco, transitan vehículo con más de 10 años de antigüedad y son pocos los vehículos nuevos que transitan ya que para la conservación de las vías no se tiene un presupuesto y se considera carreteras en mal estado a pésimo.

CUADRO N° 03

Cambio Porcentual de la Red Vial 2005 - 2013 - Departamento de Huánuco					
SISTEMA DE RED VIAL	TOTAL	ASFALTADA	AFIRMADA	SIN AFIRMAR	TROCHA
RED VIAL NACIONAL	59%	96%	234%	-77%	-44%
RED VIAL DEPARTAMENTAL	125%	166%	123%	914%	-26%
RED VIAL VECINAL	288%	400%	2943%	6%	-10%
TOTAL	211%	98%	980%	18%	-12%
Fuente: INEI, BADATUR					

En el Cuadro N° 04 se tiene información de la evolución del PBI Nacional comparado con el PBI Transporte entre los años 2004 al 2013 a nivel nacional, se puede deducir que el productos bruto interno de transporte viene creciendo en el mismo ritmo que el PBI nacional de todos los sectores económicos, este cuadro nos servirá para realizar a través del programa SPSS los efectos de la infraestructura vial en el crecimiento económico de la región de Huánuco, ya que los acontecimiento nacionales son parecidos a los regionales o departamentales, utilizando el programa de correlación entre el PBI nacional y PBI de transporte más los PBI de los sectores de Salud, Educación y energía, tendremos datos de cómo viene impactado este sector transporte en el departamento de Huánuco.

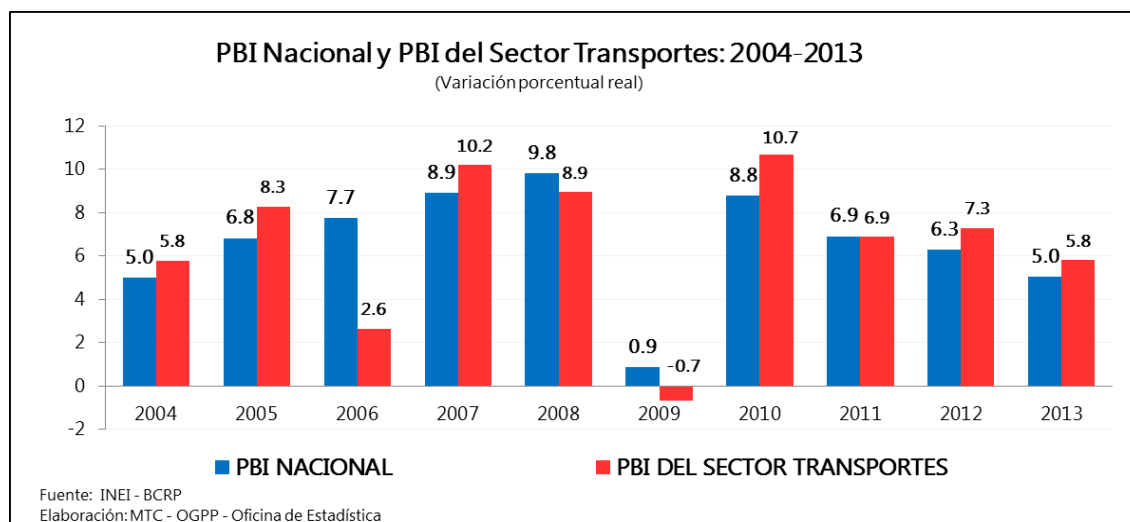
CUADRO N° 04**PBI NACIONAL Y PBI DEL SECTOR TRANSPORTES: 2004-2013**

(Millones de nuevos soles de 1994)

AÑO	PBI NACIONAL	PBI TRANSPORTES	Var % PBI NACIONAL	Var % PBI TRANSPORTES
2004	139,141	8,168	5.0	5.8
2005	148,640	8,845	6.8	8.3
2006	160,145	9,079	7.7	2.6
2007	174,407	10,005	8.9	10.2
2008	191,505	10,900	9.8	8.9
2009	193,155	10,826	0.9	-0.7
2010	210,079	11,982	8.8	10.7
2011	224,496	12,808	6.9	6.9
2012	238,590	13,738	6.3	7.3
2013	250,570	14,537	5.0	5.8

Fuente: INEI, BCRP

Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

GRAFICO N° 01**4.2.3. Parque vehicular en Huánuco.**

En cuanto al parque vehicular, por estimaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a partir de la información proporcionada por la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), durante el 2012, en Huánuco se registró 13,5 mil unidades (0,6 por ciento del total nacional), disminuyendo su participación respecto de lo registrado en el 2002 (0,9 por ciento). Con excepción de Lima (donde se concentró el 65,3 por ciento del parque vehicular 2012), Huánuco ocupó la décimo cuarta posición.

Según clases de vehículos, al término de 2012, el 43,8 por ciento del parque vehicular de Huánuco estuvo compuesto por automóviles, seguido de camionetas pick up (18,8 por ciento), camiones (13,4 por ciento) y station wagon (8,1 por ciento), entre los principales.

CUADRO N° 05

PARQUE VEHICULAR ESTIMADO, PERU - HUÁNUCO: 2003 - 2013			
AÑOS	TOTAL PERU	HUANUCO	Porcentaje del Total
2003	1,248,512	10,795	0.86%
2004	1,342,288	11,088	0.83%
2005	1,361,403	10,968	0.81%
2006	1,440,017	10,886	0.76%
2007	1,473,530	10,836	0.74%
2008	1,534,303	10,892	0.71%
2009	1,640,970	11,255	0.69%
2010	1,732,834	11,382	0.66%
2011	1,849,690	12,164	0.66%
2012	1,979,865	13,576	0.69%
Fuente: INEI, BADATUR			

En el parque de vehículos menores (motos), durante el 2012, de las 161,3 mil motos inscritas a nivel nacional, en Huánuco se concentró el 4,5 por ciento, aumentando en 16,2 por ciento respecto de 2011.

CUADRO N° 06

PARQUE DE VEHICULOS MENORES (Motos lineales) INSCRITOS POR CLASE.				
DEPARTAMENTO HUÁNUCO: Acumulado al 2004 - 2012 (Unidades)				
AÑOS		Total Perú	Huánuco	% del Total
MOTOS	2004	42,576	234	0.0055
	2005	47,751	318	0.0067
	2006	51,901	1,092	0.0210
	2007	66,372	859	0.0129
	2008	103,458	2,737	0.0265
	2009	240,869	41,872	0.1738
	2010	122,868	6,691	0.0545
	2011	152,822	6,613	0.0433
	2012	161,345	6,914	0.0429
Fuente: INEI, BADATUR				

CUADRO N° 07

PARQUE DE VEHICULOS MENORES (Moto Taxis - Bajaj) INSCRITOS POR CLASE.				
DEPARTAMENTO HUANUCO: Acumulado al 2004 - 2012 (Unidades)				
AÑOS		Total Perú	Huánuco	% DEL TOTAL
MOTOTAXI	2004	107,202	1,177	0.011
	2005	35,332	1,188	0.034
	2006	22,040	1,194	0.054
	2007	30,013	1,202	0.040
	2008	50,572	2,984	0.059
	2009	99,789	9,849	0.099
	2010	88,981	12,072	0.136
	2011	109,620	12,235	0.112
	2012	121,045	15,724	0.130
Fuente: INEI, BADATUR				

Respecto al tráfico de pasajeros, en el transporte interprovincial, durante el 2012 se registró un flujo de 854,2 miles, significando el 1,2 por ciento del total nacional (71'867,123). Aumentó en 3,8 por ciento respecto de lo contabilizado en el 2011.

CUADRO N° 08

TRAFICO DE PASAJEROS ESTIMADO EN EL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL, HUÁNUCO: 2003- 2012			
AÑOS	TOTAL PERÚ	HUÁNUCO	% DEL TOTAL
2003	56,883,719	731,624	1.29%
2004	54,317,471	764,439	1.41%
2005	57,267,891	826,841	1.44%
2006	58,599,608	847,163	1.45%
2007	60,555,058	861,590	1.42%
2008	63,065,931	913,435	1.45%
2009	64,996,428	898,574	1.38%
2010	69,957,988	876,132	1.25%
2011	71,234,743	863,581	1.21%
2012	71,867,123	854,208	1.19%
Fuente: INEI, BADATUR			

4.3. Transporte aéreo

En el transporte aéreo, Huánuco cuenta con un aeropuerto nacional, un aeródromo regional y un aeródromo distrital, pertenecientes al estado. El aeropuerto se ubica en la provincia de Huánuco y el aeródromo regional en la provincia de Leoncio Prado.

El aeropuerto nacional "Alfárez FAP David Figueroa Fernandini" se encuentra ubicado en la provincia y distrito de Huánuco, a 6 kilómetros de la ciudad, siendo la principal puerta de entrada al departamento. Cuenta con una pista asfaltada de 2500 metros de largo por 30 de ancho y en la actualidad es administrada por CORPAC S.A., entidad gubernamental.

El aeródromo regional de Tingo María se encuentra ubicado en la provincia de Leoncio Prado, distrito de Rupa Rupa, a 0,5 kilómetros de la ciudad. Inició sus operaciones en 1944 y cuenta con una pista de material granular con 2 100 metros de largo por 30 de ancho. Actualmente, se encuentra bajo la administración de CORPAC S.A. y es la principal puerta de entrada hacia la zona ceja de selva y selva del departamento.

Respecto al flujo de pasajeros, durante el 2013, el departamento registró un flujo de 55 581 pasajeros (2,5 por ciento del total nacional), con 27 363 pasajeros de entrada y 28 218 de salida, frente a los 33 823 pasajeros en total que se registró durante el 2011 y de 2 442 pasajeros hace 10 años (2002). Específicamente, en el 2013, el aeropuerto de Huánuco movilizó 50 203 pasajeros; mientras que el aeródromo regional de Tingo María registró 5 378 pasajeros.

En el movimiento de carga, durante el 2012 se contabilizó 49,4 toneladas de tráfico, con 26,4 toneladas de entrada y 23,0 toneladas de salida. Mientras que el aeródromo regional de Tingo María movilizó 20,6 toneladas en total, el aeropuerto de Huánuco contabilizó 28,8 toneladas.

4.4. Estructura productiva

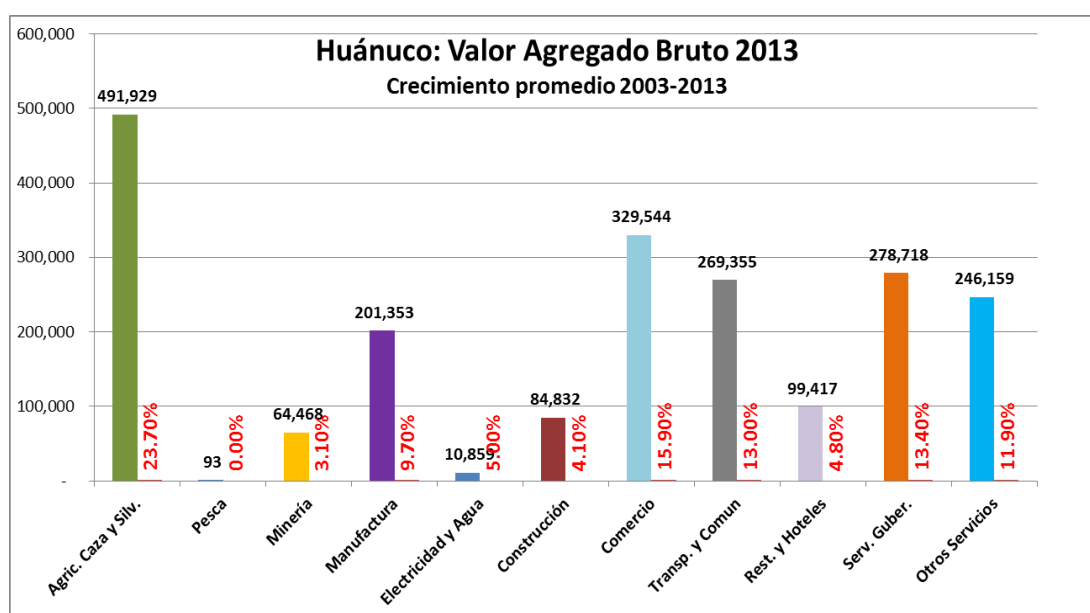
De acuerdo a la estructura productiva de 2013 (última información disponible), Huánuco aportó el 0,97 por ciento del Valor Agregado Bruto (VAB) nacional, y el 0,87 por ciento del Producto Bruto Interno (PBI) del país. Huánuco fue la décima octava economía departamental en contribuir al PBI nacional, siendo Lima el de mayor aporte (48,2 por ciento) y Madre de Dios el de menor contribución (0,3 por ciento).

En los últimos 10 años (2003-2013), el PBI nacional creció a una tasa promedio de 6,5 por ciento anual, cuando en Huánuco se registró un aumento de 4,8 por ciento. Debido a ello, el aporte de Huánuco a la producción nacional ha ido descendiendo, pasando de una contribución de 1,0 por ciento en el 2003 a 0,9 por ciento en el 2013.

CUADRO N° 09

Huánuco: Valor Agregado Bruto 2013			
Valores a precios constantes de 1994			
(miles de nuevos soles)			
Actividades	VAB	Estructura %	Crecimiento Promedio Anual 2003 - 2013
Agríc. Caza y Silv.	491,929	23.7	1,4
Pesca	93	0	-11,1
Minería	64,468	3.1	6,2
Manufactura	201,353	9.7	4,5
Electricidad y Agua	10,859	0.5	2,0
Construcción	84,832	4.1	16,3
Comercio	329,544	15.9	5,3
Transp. y Comun	269,355	13	6,9
Rest. y Hoteles	99,417	4.8	6,6
Serv. Guber.	278,718	13.4	7,2
Otros Servicios	246,159	11.9	5,2
Valor Agregado Bruto	2,076,727	100	4,8
Fuente: MEF, INEI, BCRP			

GRAFICO N° 02



Durante el 2013, la PEA ocupada en Huánuco significó el 96,9 por ciento de la PEA total de Huánuco y ello representó el 2,8 por ciento de la PEA ocupada del país. En dicho año, Huánuco se posicionó como el décimo segundo departamento en el país con mayor tasa de ocupación, siendo Lima el de mayor aporte (34,5 por ciento) y Madre de Dios el de menor contribución (0,5 por ciento).

Según sectores económicos, al año 2013, el 52,9 por ciento de la PEA ocupada de Huánuco se concentró en las actividades de agricultura, pesca y minería; el 11,9 por ciento en comercio; el 5,6 por ciento en transportes y comunicaciones; otro 5,6 por ciento en otros servicios; y el 4,4 por ciento en construcción, entre los principales.

Según el Ministerio de la Producción, durante el 2013 en Huánuco se concentró el 1,3 por ciento (17 673 empresas) del total de empresas formales del país (1 348 611), de las cuales el 99,7 por ciento fueron MIPYME's (micro, pequeña y mediana empresa) y el resto, grandes empresas (con ventas mayores a 2 300 UIT anuales, según la definición establecida en la Ley N° 30056). De las 17 625 MIPYME's registradas en Huánuco, el 96,7 por ciento fueron micro empresas (con ventas anuales hasta por el monto máximo de 150 UIT); el 3,2 por ciento fueron pequeñas empresas (ventas anuales entre 150 y 1 700 UIT); y el resto, medianas empresas (ventas anuales entre 1 700 y 2 300 UIT). Las 17 040 micro empresas registradas en Huánuco representaron el 1,3 por ciento del total de micro empresas del país (1 270,0 miles).

De las MIPYME's formales registradas en Huánuco al término de 2013, el 89,2 por ciento (15 717 empresas) se organizaron como empresas individuales y el resto como empresas societarias.

El Ministerio de la Producción señala que el “conjunto de características culturales, sociales y económicas, que conforman los aspectos institucionales de la región, condicionan los procesos de empresariedad local e influye en el nacimiento de las nuevas empresas”. En esa línea, la tasa de empresariedad de las MIPYME’s en Huánuco alcanzó 4,1 por ciento en el 2013, ubicándose en el lugar 21, mientras que la mayor tasa se registró en Tacna (13,6 por ciento) y la menor en Huancavelica (2,1 por ciento). Respecto a la creación de MIPYME’s, en Huánuco se instalaron 3,024 MIPYME’s durante el 2013, representando el 1,4 por ciento del total de nuevas MIPYME’s creadas a nivel nacional (219,853 empresas).

Según sectores económicos del país, durante el 2013, la mayor contribución de Huánuco se encontró en el VBP de agricultura, caza y silvicultura (al aportar con el 2,8 por ciento del total nacional), seguido de su contribución en servicios gubernamentales (2,1 por ciento de aporte) y transportes y comunicaciones (1,2 por ciento), entre los principales. En el caso de agricultura, caza y silvicultura, la contribución de Huánuco ha ido decayendo en los últimos años, pasando de una participación de 3,7 por ciento en el 2003 a 2,8 por ciento en el 2013.

4.4.1. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA

La inversión en el sector de infraestructura vial en el Departamento de Huánuco, a nivel nacional (PROVIAS), nivel departamental y a nivel local, hace que la economía tenga un crecimiento económico significativo al interior del Departamento de Huánuco, la dinámica de la economía departamental se encuentra influenciada por el comportamiento de los sectores comercio y servicios al representar el 58,9 por ciento del Valor

Agregado Bruto (VAB) del 2013, seguido de agricultura, caza y silvicultura (23,7 por ciento), manufactura (9,7 por ciento) y construcción (4,1 por ciento).

A. Agropecuario

Este sector evidenció la mayor caída en su aporte al VAB de Huánuco, al pasar de una contribución de 33,0 por ciento en el 2002 a 23,7 por ciento en el 2013.

El sub sector agrícola adquiere preponderancia por insumir importante mano de obra, a pesar de su menor contribución durante la última década. La actividad se caracteriza por la producción, en la zona sierra, de papa blanca y amarilla, olluco, maíz (choclo y amiláceo), trigo, cebada, arveja, frijol y zanahoria, destinadas a abastecer al mercado de la región centro; mientras que en la zona ceja de selva y selva sobresale la producción de maíz amarillo duro, café y cacao para la industria y/o agroexportación, y de plátano, yuca, arroz, naranja, zapallo y piña, destinados al consumo directo.

Es destacable la producción de papa, tanto de la variedad blanca como amarilla, ya que con una superficie cosechada entre 35 y 40 mil hectáreas en los últimos 5 años, Huánuco se consolida como el segundo productor nacional, después de Puno, debido a que además de la campaña grande (con siembras de setiembre a diciembre), la campaña chica o complementaria (con siembras de abril a julio) adquiere gran importancia, ya que importantes zonas productoras acumulan suficiente humedad, lo que le permite suplir la falta de lluvias entre los meses de mayo a julio.

Entre los cultivos con mayor superficie cosechada durante el 2013 se encontraron: papa blanca (21 292 hectáreas), maíz amiláceo (16 207

hectáreas), papa amarilla y de color (16 116 hectáreas), plátano (12 528 hectáreas), trigo (12 008 hectáreas) y maíz amarillo duro (11 451 hectáreas). Los resultados definitivos del IV Censo Agropecuario 2013 (IV CENAGRO), revelaron que de las 38 742,5 mil hectáreas que se destinaron al desarrollo de la actividad agropecuaria en el país (30,1 por ciento del territorio nacional), en Huánuco se concentraron 1 479,4 mil hectáreas (3,8 por ciento del total nacional), de los cuales el 36,3 por ciento fue superficie agrícola, el 34,6 por ciento fue pastos naturales, el 26,7 por ciento fue montes y bosques, y el resto (2,4 por ciento) se destinó a otros usos.

De las 536,5 mil hectáreas de superficie agrícola en Huánuco, sólo el 7,1 por ciento posee riego y el resto es tierra agrícola de seco; mientras que a nivel nacional el 36,2 por ciento de las tierras agrícolas cuentan con algún tipo de riego. Estas características determinan el desarrollo de una agricultura marcada por dos campañas agrícolas, la “grande” en periodos de lluvia (con siembras de setiembre a diciembre) y la “chica” en zonas con acceso a riego (con siembras de abril a julio).

Respecto al número de productores agropecuarios, en Huánuco alcanzó 106,9 mil (4,7 por ciento del total nacional), de los cuales el 99,7 por ciento se desempeñaron como “persona natural” y el 0,2 por ciento como comunidades campesinas, entre los principales.

Respecto a las unidades agropecuarias, en Huánuco se contabilizó 106,4 mil unidades (4,8 por ciento del total nacional), de los cuales el 75,0 por ciento cuenta de 0,1 a 5 hectáreas; el 10,8 por ciento, entre 5,1 y 10 hectáreas; el 6,1 por ciento, entre 10,1 a 20 hectáreas; y sólo el 1,2 por ciento, con más de 100,1 hectáreas. De estas unidades agropecuarias, sólo el 1,8 por ciento emplea tractores para realizar trabajos agrícolas y/o pecuarios, el 0,7 por

ciento utilizan energía eléctrica en sus unidades, y el 55,7 por ciento no aplica ningún tipo de fertilizantes o insumos químicos.

En el sub sector pecuario, la actividad es eminentemente extensiva, caracterizándose por la crianza del ganado vacuno, porcino y ovino, además de leche y carne de ave, los que en conjunto representaron alrededor del 94 por ciento del VBP pecuario de 2013. Destaca la producción de carne de vacuno, la misma que se desarrolla mayoritariamente en la provincia de Puerto Inca; destinándose la oferta de carne a los mercados de Lima, Pucallpa, Iquitos, y del propio departamento.

En Huánuco se encuentra la mayor producción de pasto braquearia del país, que se calcula alrededor de 40 por ciento de la oferta nacional, la que sirve de insumo básico para la crianza de ganado vacuno, principalmente en la provincia de Puerto Inca.

En el contexto nacional, durante el 2013, Huánuco destacó en la producción de carne de vacuno (cuarto lugar), luego de Cajamarca, Lima y Puno.

El resultado del IV CENAGRO 2013 reveló que de la población nacional de ganado vacuno (5 156,0 miles), en Huánuco se concentró el 5,0 por ciento (254 342), ubicándose en la octava posición a nivel nacional. De la población de ganado vacuno en Huánuco, el 62,1 por ciento fue de raza criollo, el 17,7 por ciento de raza brows swiss, y el 10,4 por ciento de raza gyr/cebú, entre los principales. Respecto al ganado ovino, del total nacional (9 523,2 miles), en Huánuco se concentró el 7,4 por ciento (706 006), de los cuales el 87,5 por ciento fueron de raza criollo.

B. Minería

El aporte sectorial al VAB de Huánuco ha fluctuado entre 2,7 y 5,0 por ciento en los últimos 10 años (3,1 por ciento en el 2012). Así, su contribución a la producción nacional se ha mantenido entre 0,4 y 0,8 por ciento (0,6 por ciento en el 2013).

En el departamento sólo opera la Compañía Minera Raura S.A., sobresaliendo la minería metálica con la producción de concentrados de zinc, plata, cobre y plomo, siendo zinc el más significativo al aportar entre el 51 y 54 por ciento del VBP minero metálico en los últimos años.

Según el Boletín Estadístico de Minería 2013 del Ministerio de Energía y Minas, de las 206,1 mil personas empleadas en el sector minero, en Huánuco se concentró el 1,1 por ciento. La inversión minera durante el 2012 alcanzó US\$ 25,9 millones, superior en 1,0 por ciento respecto de 2012.

Durante el 2013, del aporte minero nacional de S/. 5 700,5 millones (canon minero, regalías mineras, y derechos de vigencia), Huánuco contribuyó con S/. 7,5 millones (0,13 por ciento de participación), el mismo que disminuyó en 13,3 por ciento respecto del aporte 2012. En el departamento, la principal contribución de 2013 se concentró en canon minero (S/. 4,0 millones) seguido de los derechos de vigencia (S/. 2,1 millones).

C. Manufactura

El aporte del sector al VAB de Huánuco ha fluctuado entre 10,1 y 11,2 por ciento en los últimos 10 años, mientras que su contribución a la producción nacional se ha mantenido entre 0,6 y 0,7 por ciento. La actividad se encuentra influenciada por la industrialización del cacao, sobresaliendo en los últimos años la mayor demanda de productos orgánicos. La Cooperativa Naranjillo, ubicada en la provincia de Leoncio Prado, es la principal empresa

en la producción de derivados de cacao, cuya materia prima es acopiada en Huánuco, Pasco, Ucayali y San Martín; asimismo, la presencia de otras organizaciones como la Cooperativa Divisora permite que en el departamento se efectuó el mayor acopio de cacao y café, tradicional y orgánico, muchos de los cuales son exportados como materia prima. Así, en los últimos 10 años, la producción de cacao y café durante el 2012 crecieron en 27,0 y 32,5 por ciento, respecto del 2002, respectivamente.

D. Comercio y servicios

Las actividades de Comercio y Servicios, que significaron el 58,9 por ciento del VAB departamental de 2013, han mostrado un mayor crecimiento en la última década, al pasar de una contribución de 52,1 por ciento en el 2003, debido a un mayor crecimiento que el VAB de Huánuco. Este resultado, en similitud con el departamento de Junín, se explica por su ubicación geográfica, al constituirse las provincias de Ambo, Huánuco y Leoncio Prado (Tingo María) en un corredor económico, por los que pasa el río Huallaga y la carretera central, sirviendo como tránsito de los productos que se comercializan en la zona sur de los departamentos de Ucayali y San Martín con destino hacia Lima, destacando el transporte de madera y papaya procedente de Ucayali, y de aceite de palma proveniente de San Martín.

Asimismo, destaca en las provincias de Ambo, Huánuco y Leoncio Prado la mayor utilización de gas licuado en diversas actividades como en transporte público y privado, restaurantes, panaderías, hoteles y demás relacionados, estimulando así una mayor actividad comercial.

E. Construcción

En los últimos 10 años, al interior de Huánuco destacó el sector Construcción como el de mejor desempeño, al pasar de una contribución departamental de 1,4 por ciento en el 2002 a 4,1 por ciento en el 2013, debido a la mayor demanda privada (viviendas y centros comerciales) y público (sectores de transporte, saneamiento y salud).

F. Turismo

Huánuco cuenta con importantes atractivos turísticos, entre los cuales destaca Kotosh, lugar donde se encuentra el “Templo de las Manos Cruzadas”, considerado como el recinto más antiguo de la sierra peruana, así como los que se ubican en la provincia de Leoncio Prado, como la Cueva de las Lechuzas, la Cueva de las Pavas, la Bella Durmiente, entre otros.

Durante el 2013, de los 6,8 millones de turistas extranjeros que arribaron a nuestro país, Huánuco albergó 3,7 miles (0,05 por ciento), de los cuales el 15,7 por ciento procedió de los Estados Unidos, seguido de Colombia (9,1 por ciento), Francia (7,3 por ciento) y España (7,2 por ciento).

Respecto de la oferta promedio de servicios de hospedaje, de los 14,5 mil establecimientos registrados a nivel nacional durante el 2013, Huánuco concentró 313 establecimientos (2,2 por ciento de participación), con un promedio de 5,1 mil habitaciones y 8,0 mil plazas-cama.

G. Telecomunicaciones

A partir del reporte de las empresas operadoras de telefonía fija, el reporte del Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL) al 2013 indica que de las 3 083,7 miles de líneas de teléfono fijo a nivel nacional, en Huánuco se concentró el 0,6 por ciento. En los últimos 10 años, el número de líneas aumentó de 10 489 en el

2003 a 19 163 líneas en el 2013, lo que significó un crecimiento de 82,7 por ciento. Mientras que en el 2003 se registró una densidad de 1,3 líneas por cada 100 habitantes, durante el 2013 alcanzó 2,4 líneas por cada 100 habitantes, inferior al promedio nacional 2013 (10,6 líneas por cada 100 habitantes).

A diferencia de la telefonía fija, la telefonía móvil muestra un mayor dinamismo, así, de las 29 451,6 miles de líneas de teléfono móvil a nivel nacional, en Huánuco se concentró el 1,6 por ciento. En los últimos 9 años, el número de líneas creció de 10 609 en el 2003 a 457 750 líneas en el 2013. Mientras que en el 2003 se registró una densidad de 1,3 líneas por cada 100 habitantes, durante el 2013 alcanzó 65,8 líneas por cada 100 habitantes, inferior al promedio nacional 2013 (116,1 líneas por cada 100 habitantes).

H.- Servicios financieros y Sistema Privado de Pensiones

Sin considerar al Banco de la Nación, en el 2003, el 80,2 por ciento de los créditos otorgados en el país se efectuaron en Lima, y el 2013 se redujo a 70,6 por ciento. Por el contrario, en el caso de Huánuco pasó de aportar el 0,2 por ciento del total de créditos del 2003 a 0,5 por ciento al término de 2013, acompañando así al crecimiento del PBI departamental en los últimos años.

La profundización financiera, calculado por el ratio Crédito/VAB departamental, creció de 3,3 por ciento en el 2003 a aproximadamente 22,7 por ciento en el 2012. En los últimos 10 años, el número de oficinas (agencias) aumentó de 8 en el 2003 a 47 durante el 2013. El ratio de intermediación financiera (colocaciones/depósitos) pasó de 0,71 puntos en el 2003 a 2,31 puntos al término de 2013.

Cuadro N° 10

Indicadores del sector financiero en Huánuco 1/

Indicador	2003	2013
Depósitos Huánuco / Depósitos Perú (%)	0,2	0,2
Crédito Huánuco / Crédito Perú (%)	0,2	0,5
Crédito Huánuco / VAB Huánuco (%) 2/	3,3	22,7
Número de oficinas	8	47
- Banca múltiple	5	15
- Instituciones no bancarias	3	32

1/ Comprende banca múltiple, cajas municipales, cajas rurales, edpymes y empresas financieras.

2/ En el año 2013, la cifra corresponde al año 2012.

Fuente: Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

Elaboración: Departamento de Estudios Económicos, BCRP Sucursal Huánuco

I. INVERSIÓN

I.1. Inversión Privada

Las principales inversiones se concentran en los sectores de energía y comercio.

En energía, la principal inversión privada en el departamento, y la segunda de toda la Sierra Centro, luego del proyecto Toromocho en Junín, consiste en la construcción de una central hidroeléctrica a cargo de la empresa Odebrecht Perú, que con una inversión de US\$ 1 200 millones pondrá en funcionamiento para el 2015 la Central Hidroeléctrica de Chaglla con capacidad para generar aproximadamente 2 500 GW.h por año, cuya energía será entregada a la red eléctrica nacional. Se estima que el proyecto generará hasta 456 megavatios (MW), constituyéndose así en la segunda más grande del país, estimándose para febrero del 2015 el funcionamiento de la primera máquina, y en marzo 2015 la segunda, con lo que se adelantará en casi nueve meses la inauguración que inicialmente estaba prevista para el 2016.

En electricidad, para el año 2015 la empresa Volcan Compañía Minera, que adquirió los derechos del proyecto Central Hidroeléctrica Belo Horizonte (Huánuco), invertirá alrededor de US\$ 330 millones en una planta que

tendrá una potencia instalada de 180 megavatios. A ello se suma el desarrollo del proyecto hidroeléctrico Rondoní en la provincia de Ambo, con una inversión entre US\$ 343 y US\$ 355 millones, que se espera ejecutarse hasta el 2017.

En electricidad, un total de US\$ 505 millones invertirá la empresa Generación Andina y su socio británico Union Energy Group, perteneciente al holding británico Unión Group, en diversos proyectos hidroenergéticos en el Valle del Monzón, provincia de Huamalíes, agrupados en el denominado complejo El Carmen. Este complejo consta de seis centrales hidroeléctricas que en conjunto producirán casi 60 megavatios: Chaupiyacu, 8 de Agosto, El Carmen, Muchcapata, Nueva Esperanza y Pan de Azúcar. Dos de ellas comenzarían a construirse a fines de 2013.

En electricidad, para el segundo trimestre de 2014 se iniciaría la construcción de la Central Hidroeléctrica de Marañón, ubicado entre las provincias de Dos de Mayo y Huamalíes. Los representantes de Mota Engil Perú S.A., empresa portuguesa encargada de construir la hidroeléctrica, indicaron que la obra está valorizada en US\$ 160 millones de dólares, y producirán 88 MW de energía eléctrica.

En hidrocarburos, la empresa canadiense Petrolífera Petroleum recibió, en octubre 2013, la aprobación de su Plan de Manejo Ambiental para la ampliación de las líneas de sísmicas en parte del lote 107 que está ubicado entre Huánuco y Pasco. El proyecto, en el cual se podría invertir hasta US\$ 22 millones, comprende el desarrollo de una campaña de prospección sísmica en una extensión de 365,6 kilómetros.

En construcción, la constructora e inmobiliaria Agencia de Servicios Múltiples Marítima S.A.C. (AGESERMA) invertirán alrededor de US\$ 5,5 millones en la construcción de dos edificios, con 50 a 60 departamentos, en la ciudad de Huánuco, zona de Calicanto. El proyecto denominado “Residencial Templo IV” es el cuarto proyecto inmobiliario de la empresa en Huánuco y se espera esté concluido a finales de 2014 o primeros meses de 2015.

En comercio, con una inversión de US\$ 9,5 millones⁸ se espera para el 2014 el inicio de la construcción del nuevo centro comercial La Rambla Huánuco, la que albergaría a Tottus y Saga Falabella. El nuevo centro comercial, el segundo después del Centro Comercial Real Plaza Huánuco, se ubicará en la ciudad de Huánuco, entre los jirones 2 de Mayo y Abtao.

I.2. Inversión Pública

Respecto a inversión pública, en los últimos cinco años (2008 – 2013) se ejecutó S/. 3,290.7 millones, lo que representó el 34,7 por ciento del total del gasto devengado en Huánuco por parte de los tres niveles de gobierno.

De los S/. 3,290.7 millones en inversión, el 49,3 por ciento fue ejecutado por los gobiernos locales, el 29,9 por ciento por el Gobierno Regional de Huánuco, y el 20,7 por ciento restante por el Gobierno Central.

Los principales proyectos considerados para su ejecución en el 2013 fueron:

- Mejoramiento de la capacidad resolutive del hospital de Tingo María, que con un presupuesto de S/. 90,4 millones, a cargo del Gobierno Regional de Huánuco, se devengó en el 2013 la suma de S/. 61,3 millones.
- Mejoramiento de la capacidad resolutive de los servicios de salud para brindar atención integral a las mujeres, niños y niñas menores de 3 años, a cargo del Gobierno Central con un presupuesto de S/. 53,5 millones. Se gastó en el 2013 el importe de S/. 20,3 millones.

- Rehabilitación y remodelación de la infraestructura educativa Aurelio Cárdenas Pachas, ubicada en la provincia de Dos de Mayo y distrito de La Unión. Se devengó S/. 11,7 millones en 2013.
- Mejoramiento y ampliación de la infraestructura del complejo deportivo de Paucarbamba, distrito de Amarilis, que con un presupuesto de S/. 13,1 millones, a cargo del Gobierno Central, se gastó en el 2013 la suma de S/. 10,9 millones.
- Mejoramiento y rehabilitación del camino vecinal Puerto Madre Mia - La Morada - La Florida, distrito de Cholón - Marañón, que con un presupuesto de S/. 33,2 millones, a cargo del Gobierno Local, devengándose S/. 10,7 millones en 2013.

I.2.1. Proyectos de inversión vial en el Departamento de Huánuco.

Los representantes del Congreso por el Departamento de Huánuco, manifestaron que existe avances en los proyecto de las diferentes carreteras al interior del departamento de Huánuco (Noviembre 2014), anunciando que en el mes de diciembre (2104) se procedió a la licitación para el asfaltado de las principales vías.

Rancho – Pano – Chaglla – Codo del Pozuzo

Los congresistas informaron que, el Ministerio de Economía y Finanzas, aprobó finalmente el desembolso de aproximadamente 300 millones de soles para esta carretera que será un híbrido entre el Programa Perú 1 y el proyecto convencional de asfaltado, ya que desde Rancho hasta Chaglla será una carretera de doble ancho y con asfalto grueso en caliente, mientras que desde Chaglla a Codo del Pozuzo será de menor anchura y con el asfalto del tipo a La Unión.

El retraso en la aprobación de este proyecto ha retrasado el tramo Oxapampa – Pozuzo – Codo del Pozuzo – Yuyapichis y que ahora será licitado conjuntamente

Carretera Huallanca - La Unión - Huánuco

En esta carretera también ya se aprobó el expediente técnico, que partiendo desde Huallanca pasa por La Unión hasta llegar a Huánuco, anunciándose su licitación también para las próximas semanas, de una carretera de doble ancha y asfaltada.

Antamina – Llata: otra carretera a tenerse en cuenta

Este es otro proyecto que deberá tomarse en cuenta porque permitirá integrar a Llata con Antamina para integrarla económica y socialmente.

Aprueban perfil de la carretera Jircán – Monzón

Los congresistas también dieron a conocer que el Proyecto Especial Alto Huallaga – PEAH, procedió a elaborar el perfil técnico que ya está aprobado y tiene 9 millones para iniciar las obras, porque el reto es que al terminar el gobierno de Ollanta Humala se tenga asfaltada la carretera que parte de Tingo María y que siguiendo por esta vía debe llegar al norte del país.

Graña y Montero avanza mantenimiento carretera central

Al referirse a la carretera central, manifestaron haber notado personalmente que los trabajos se cumplen en los parámetros técnicos establecidos con un asfaltado más grueso, que no es lo mismo que hiciera Conalvías, aunque reconoció que el avance es lento por parte de la Empresa Concar (que pertenece al Grupo Graña y Montero). Aquí indicó que el proyecto definitivo de rehabilitación desde Tingo María hasta Chicrín, pero indicó que la inversión es muy grande por ello seguramente formará parte de la concesión

que Provias Nacional intentará ponerlo en licitación nuevamente, después de quedar frustrada hace 07 años.

Oyón – Yanahuanca – Ambo en proceso de asfaltado

En esta vía que permite conectar a Huánuco con Huacho indicó que ya se inauguró el asfaltado en doble vía del tramo Río Seco (Huacho), y que el asfaltado continuo desde Sayán hasta Oyón que debe culminarse en julio del 2015 como máximo.

Respecto al otro frente, Ambo – Yanahuanca – Oyón, informó que Proinversión ya dio cuenta de haberse iniciado el proceso de licitación existiendo tres empresas en concurso, esperándose que uno de ellos sea adjudicado para iniciar el asfaltado de esta vía.

Aeropuerto “David Figueroa Fernándini” se oferta para concesión para el año 2015, con una remodelación total y debidamente equipado para aviones de mayor capacidad.

6 de Septiembre del 2013 - 09:51 | HUÁNUCO -

La Comisión de Gestión y Fiscalización de la Carretera Central informó que en la reunión con el ministro de Transporte, Carlos Paredes, lograron un presupuesto de 1,792 millones soles para el ensanche y asfaltado de varias carreteras del departamento de Huánuco.

En la reunión acordaron el asfaltado en caliente de la Carretera Central, desde el tramo Chicrín hasta Tingo María en tres etapas: intervención de 26 puntos críticos con un monto de 26 millones de soles, mantenimiento periódico con una inversión de 133 millones y elaboración del expediente técnico para la solución definitiva con un presupuesto de 305 millones.

Asimismo ratificaron la clausura definitiva de los peajes de Ambo y Chullqui, el ensanche y asfaltado en caliente de la carretera Huánuco - La Unión –

Huallanca con un presupuesto de 426 millones soles; trabajos que iniciarán en abril del 2015

Otra vía que será ensanchado y asfaltado en caliente de la Carretera Interoceánica Rancho - Pano - Chaglla hasta Matías Punta Codo de Pozuzo - Puerto Inca - Puerto Iparia – Puerto Putaya - Brasil, que iniciará en febrero del 2014 con 180 millones de soles.

También está incluido el ensanche y asfalto de la carretera Oyón – Yanahuanca - Ambo, en julio de 2015 con 881 millones soles.

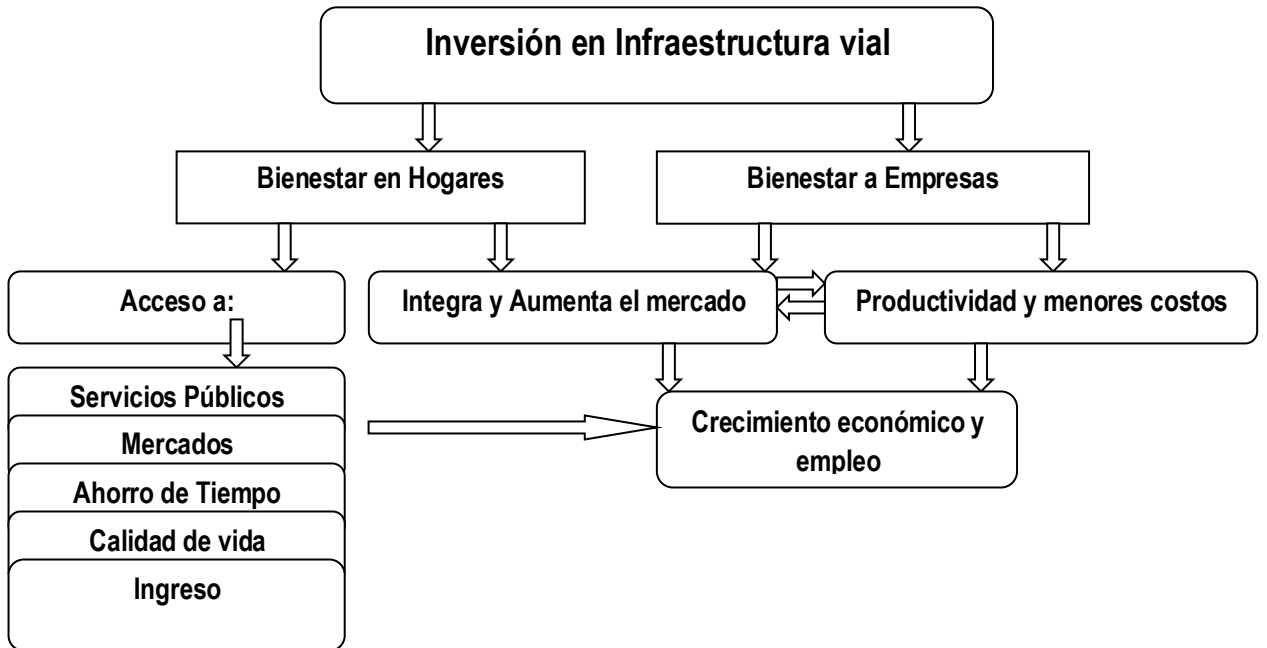
La comisión se constituirá en el órgano de vigilancia para el cumplimiento de los acuerdos del acta firmado en la sede del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4.5. Los vínculos entre la inversión pública en infraestructura vial y el crecimiento Económico.

En lo que respecta al estado, del invertir en las infraestructuras viales puede conducir al mejoramiento de la productividad de las empresas privadas.

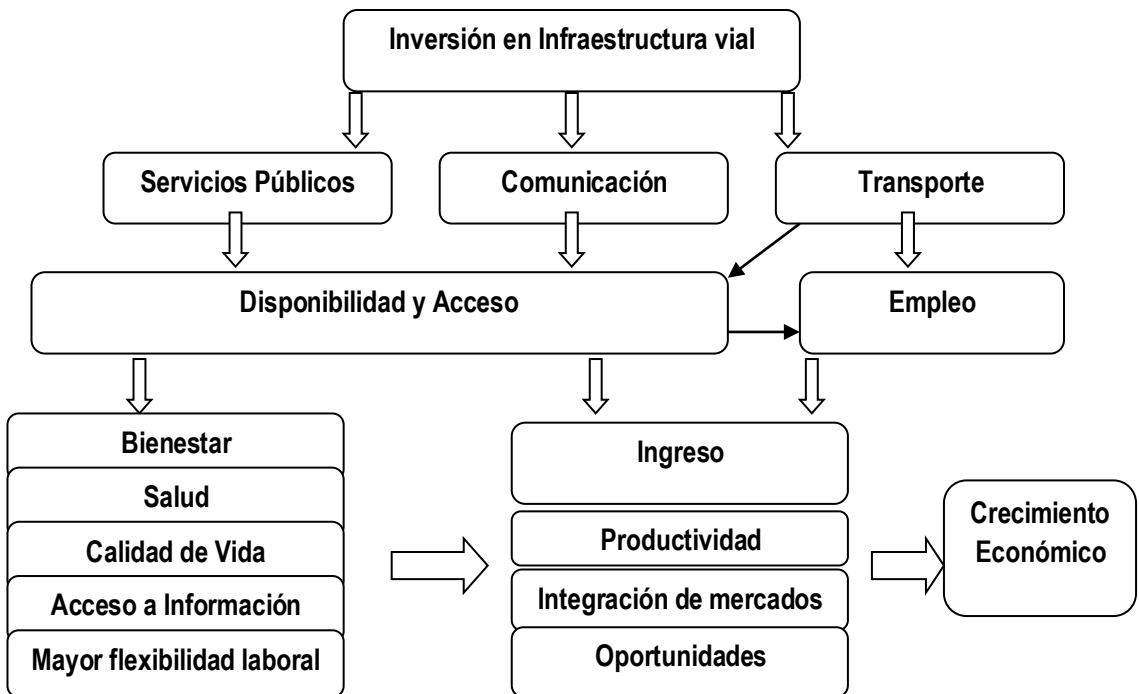
Según Barro, Robert (1999) en su primer modelo recalcó que las infraestructuras viales facilitan la circulación de las informaciones, de los bienes y de las personas. El impuesto (que es destinado para financiar esas inversiones) juega un papel positivo sobre el crecimiento.

Gráfico N° 03: Como Interactúa la Inversión en Infraestructura vial y como crece el Bienestar y la Actividad Económica



Fuente: BRICENO, y ESTAHE Cecilia, Antonio. Elaboración Propia

Gráfico N° 04: Inversión en Infraestructura vial



Fuente: BRICENO, y ESTAHE Cecilia, Antonio. Elaboración Propia

4.6. LOS EFECTOS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MEDIANTE UN MODELO DE CRECIMIENTO CON TÉCNICAS SPSS Y CORRELACION DE SERIES DE TIEMPO PARA EL PERIODO DE 2003-2013

4.6.1. Descripción del modelo.

Aplicar la metodología de correlación y SPSS correcta para medir el impacto de la inversión en infraestructura vial dependerá del comportamiento de las variables de interés; en este caso, la inversión en infraestructura vial y el PBI del Departamento de Huánuco. Para medir este tipo de impactos, generalmente se utilizan las técnicas estadísticas de series de tiempo. Para el desarrollo de este modelo, como variables de la inversión en infraestructura se utilizó los datos de la inversión total, de la inversión en el sector salud, educación y con lo que respecta al crecimiento económico tomaremos en cuenta las variables como PBI y el PBI Per cápita durante el periodo 2003-2013

Variable dependiente o endógena:

PBI: “Crecimiento Económico” Huánuco.

INFRAVIAL: “Infraestructura vial,

En el modelo se presentan las variables que intervienen en el problema General y los problemas específicos de investigación, así como los Indicadores y Factores que se usan para la medición de dichas variables. En la tesis, para verificar la validez de la hipótesis general, la Ecuación de Regresión que relacionará la variable dependiente con la variable independiente será la siguiente.

Variables Independientes o Exógenas

INVSA: “La inversión pública en salud, INVEDU: “La inversión pública en educación.

INVAGRO: “La inversión pública en agricultura.

INVENERG: “La inversión pública energía.

4.6.2.- Descripción de la base de datos

El trabajo de investigación comprende técnicas como la revisión de literatura que consiste en hacer una exhaustiva y actualizada revisión de fuentes de

información para poder detectar y obtener la información que se necesite para la elaboración del trabajo. Las fuentes a las que recurriremos fue diversas tesis de investigación realizadas anteriormente, libros, etc. Así también para el desarrollo de la investigación se emplearon fichas bibliografías las cuales permitieron que la búsqueda de la información sea más rápida y ordenada así como también las fichas resumen, etc.

La complejidad de las preguntas de investigación planteadas en esta investigación demandó que el estudio recurriera a la utilización de diversas fuentes de información para afrontar el desafío de dar una respuesta a estas interrogantes. Los datos utilizados consisten en series de tiempo, que permita medir el impacto de la inversión en infraestructura con el crecimiento económico del Perú.

Para el indicador de Infraestructura vial, se tomó en cuenta las inversiones en carreteras y el número de kilómetros de vía pavimentadas, los datos serán recopilados de los Compendios Estadísticos publicados por el INEI, el ministerio de Transportes y Comunicaciones así como el Ministerio de Economía y finanzas en lo que respecta a inversión pública.

Para llevar a cabo el análisis se tuvo en cuenta, los datos de series de tiempo del PBI de Huánuco, el gasto público, las inversiones ya sean de carácter público y privado en base a la información de los Compendios Estadísticos y el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). Las series de producción, de inversión y de gasto están expresadas en nuevos soles constantes de 1994. Por otro lado los datos sobre indicadores capital humano (medido mediante la población con grado de educación secundaria y salud) ha sido elaborado a partir de los Censos de Población y Vivienda realizados por el INEI y también tomo en cuenta de las estadísticas del Ministerio de Educación y Salud.

Teniendo en consideración estos argumentos y empleando las fuentes de información mencionadas, se ha elaborado una base de datos que contiene series de tiempo anuales sobre el stock de infraestructura tanto en el sector salud, educación, agropecuaria y energía, así como datos de PBI de Huánuco, de gasto

fiscal, etc., para el período comprendido entre los años 2003 y 2013. Con esta base de datos es posible realizar una evaluación sobre las propiedades y las relaciones estadísticas entre la infraestructura y la producción. Adicionalmente, la información ha sido verificada mediante el cruce de datos entre diferentes fuentes para reconciliar posibles diferencias en la recopilación de los datos debido a redefiniciones de las unidades de medida o a cambios en la cobertura.

Un problema con el método de medición del stock de infraestructura es que no se puede corregir las series por las características y la calidad de los servicios que se prestan mediante la infraestructura provista. Con dificultad, solo se ha podido tener acceso a indicadores de calidad para años recientes, lo que ha impedido realizar controles por este factor para todo el período de análisis.

La tesis pretende aplicar teoría de crecimiento económico y la inversión en infraestructura vial. Asimismo, se aplicó técnicas de estadística, matemática y econometría para el tratamiento de las variables y la estimación de las ecuaciones de regresión que relacionan las variables dependientes con las independientes y que permitió la prueba o contrastación de las hipótesis correspondientes. Las hipótesis planteadas en la tesis se probarán mediante el uso de las técnicas econométricas y con la ayuda del programa de computación EVIEWS el cual también nos ayudara a obtener gráficos, cálculos estadísticos, etc.

4.6.3. ESPECIFICACIÓN DEL MODELO

Variable dependiente o endógena:

Y₁: “Crecimiento Económico” Huánuco: Que se midió mediante el indicador de la actividad económica PBI comprendido entre los periodos de análisis.

Y₂: INFRAVIAL: “La inversión pública vial, se midió mediante la suma de los indicadores de la inversión pública en infraestructura y equipamiento en el sector vial

Variables Independientes o Exógenas

α_1 : “La inversión pública en salud, se midió mediante la suma de los indicadores de la inversión pública en infraestructura en el sector salud.

α_2 : “**La inversión pública en educación**, se midió mediante la suma de los indicadores de la inversión pública en infraestructura en el sector educación.

α_3 : “**La inversión pública en agropecuaria**, se midió mediante la suma de los indicadores de la inversión pública en infraestructura en el sector agropecuaria.

α_4 : “**La inversión pública energía**, se midió mediante la suma de los indicadores de la inversión pública en infraestructura y equipamiento en el sector energía.

$$\text{PBI+INFRAVIAL} = \alpha_0 + \alpha_1 \cdot \text{INVSA} + \alpha_2 \cdot \text{INVEDU} + \alpha_3 \cdot \text{INVAGRO} + \alpha_5 \cdot \text{INVENERG} + U$$

Dónde:

INFRAVIAL: Infraestructura vial.

PBI: Producto Bruto Interno de Huánuco.

α_0 : Intercepto.

α_1 : La inversión pública en el sector salud.

α_2 : La inversión pública en el sector educación.

α_3 : La inversión pública en el sector agropecuaria.

α_4 : La inversión pública en el sector energía.

μ : Componente aleatorio o no sistémico.

4.6.4. ESTIMACIÓN DEL MODELO

4.6.4.1. EVALUACIÓN ECONOMICA

El primer paso a tomar en cuenta es la identificación es decir cuál es el proceso generador de los datos de la variable que se está analizando. Teniendo en cuenta que los datos sean creíbles, confiables y que presenten mínimo de error.

Cuadro N° 11.: Resultados SPSS (correlación)

Dependent Variable: PBI - INFRAVIAL				
Method: Least Squares				
Sample: 2003 2013				
Included observations: 11				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	243.4586	43.59041	-5.585141	0.0008
INVSA	0.016731	0.004233	3.952754	0.0055
INVEDU	0.174359	0.042502	4.102399	0.0046
INVAGRO	0.129456	0.042502	4.102399	0.0046
INVENERG	0.196544	0.072162	3.262477	0.0138
R-squared	0.979543	Mean dependent var	281.1401	
Adjusted R-squared	0.970775	S.D. dependent var	83.25239	
S.E. of regression	14.23224	Akaike info criterion	8.424184	
Sum squared resid	1417.897	Schwarz criterion	8.568874	
Log likelihood	42.33301	Hannan-Quinn criter.	8.332978	
F-statistic	111.7246	Durbin-Watson stat	2.180659	
Prob(F-statistic)	0.000003			

$$\text{PBI+INFRAVIAL} = -243.45 + 0.0167 \cdot \text{INVSA} + 0.1743 \cdot \text{INVEDU} + 0.129456 \cdot \text{INVAGRO} + 0.196544 \cdot \text{INVENERG} + U$$

En vista a los datos anteriores podemos decir que la variable que tuvo un mayor impacto durante el periodo de análisis fue en Energía ya que aportó el 19.65%. Por otro lado tenemos lo siguiente:

4.6.4.2. Evaluación Paramétrica

$\alpha_0 = -243.4586$: Parámetro autónomo.

$\alpha_1 = 0.016731 > 0$:

Un aumento de una unidad monetaria en inversión en el sector salud, la economía y la infraestructura vial crece en 1.67%. Por lo tanto existe una relación positiva entre las variables.

$\alpha_2 = 0.174359 > 0$:

Un aumento de una unidad monetaria en la inversión en el sector educación, la economía y la infraestructura vial crece en 17.43%. Por lo tanto existe una relación positiva entre las variables.

$\alpha_3 = 0.129456 > 0$:

Un aumento de una unidad monetaria en la inversión en el sector agropecuario, la economía y la infraestructura vial crece en 12.94%. Por lo tanto existe una relación positiva entre las variables.

$\alpha_4 = 0.196544 > 0$:

Un aumento de una unidad monetaria en la inversión en el sector energía, la economía y la infraestructura vial crece en 19.65%. Por lo tanto existe una relación positiva entre las variables.

CONCLUSIONES

1.- El sistema vial nacional, departamental y vecinal o rural que sirve a la Provincia de Huánuco, que está conformado por 1,002.65 km. según el Inventario Vial levantado por PROVIAS RURAL, básicamente brinda soporte al crecimiento acelerado que en los últimos 10 años (2000 – 2010) caracteriza a las actividades de producción de servicios sobre todo de comercio, sociales (educación y salud) y de administración pública. En segundo término, se aprecia el crecimiento aunque en menor grado y estacional del flujo turístico.

2.- El porcentaje de agricultores que usan algún tipo de infraestructura de riego en sus cultivos entre 2004 y 2013 ha crecido en 15 %, sin embargo, aún el 77% de las tierras disponibles para uso de cultivo no cuentan con infraestructura de riego, ni cuenta con una adecuada infraestructura vial.

3.- La red vial vecinal y los servicios de transporte que la emplean, cumplen funciones bien diferenciadas en cuanto a calidad, frecuencia y costo accesible, según la localización de las rutas que sirven a los centros poblados y población en general. Contribuye a ello el hecho que estén bien articuladas las redes viales vecinales distritales, con las departamentales y nacionales, de modo tal, que la mayor parte de capitales distritales tienen acceso directo a la red nacional.

4.- En el Departamento de Huánuco, el estado operativo actual y de conservación de los 96 tramos de vías vecinales y los 56 tramos es deficiente. En términos globales, de los 872.25 km. no hay un solo tramo que califique de bueno. La mayor parte (62 tramos) califican de regular o sea 724.15 km (83%) y un grupo menor en peor estado (17 %). Se trata mayormente de 75 tramos con 792.65 km. de trochas carrozables (91 %) y muy pocas vías afirmadas, sólo 7 tramos con 79.9 km. (9 %)

RECOMENDACIONES

- 1.- El rol vial que desempeña el Departamento de Huánuco, más que como “Puerta de la Amazonía” continental, como nodo multimodal de interconexión interoceánica Pacífico - Atlántico y por tanto de articulación del corredor económico Callao – Lima - Cerro de Pasco – Huánuco - Tingo María – Pucallpa - Cruceiro do Sul - Manaus / Pucallpa – Iquitos – Manaus - Belen do Para.
- 2.- El crecimiento demográfico y dinámica migratoria interna campo – ciudad, con sus fuertes impactos en el incremento de las necesidades de equipamiento urbano, del transporte y del comercio minorista, de la prestación de servicios sociales y otros de relativo bajo costo y poco valor agregado, por lo cual todo el movimiento observable no se refleja de modo similar en crecimiento y dinamismo en el orden económico monetario.
- 3.- Estrategias Productiva y Vial: Promover la inversión y la tecnología apropiada en el sector agrario, fomentar su competitividad y rentabilidad, aprovechar los recursos naturales de modo sostenible, apoyar y consolidar las organizaciones agrarias; completar la integración vial distrital interna y externa, así como articular los distritos pobres a los corredores económicos.
- 4.- Es indispensable promover la cultura de mantenimiento de la infraestructura vial entre los Gobiernos Nacional, Regional, Locales. Además, se debe considerar modificar el marco normativo de manera que el mantenimiento de carreteras sea considerado inversión y por ende los fondos del canon puedan ser empleados para financiar proyectos de mantenimiento de vías ya existentes

BIBLIOGRAFIA BASICA

- Barro, R. (1990). A Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth.. Journal of Political Economy. 98: 103-125.
- Bengoa, M. y B. Sánchez-Robles (2001). Crecimiento Económico y Desigualdad en los Países Latinoamericanos. La Nueva Agenda de America Latina. No 790 (Febrero .Marzo).
- Urrunaga, R. (2010), "Relevancia de la infraestructura y análisis de los sobrecostos que genera su déficit", Apuntes, N° 65, Lima, Universidad del Pacífico, enero.
- Vásquez, A. y L. Bendezú (2008), Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú, Lima, Consorcio de Investigación Económica y Social (cies)/ Banco Central de Reserva del Perú (bcpr).
- Escobal, J. y C. Ponce (2002). The Benefits of Rural Roads. Enhancing Income Opportunities for the Rural Poor. Documento de Trabajo No 40. Lima: GRADE.
- González de Olarte, E. (1988). Economías regionales del Perú. 3ra. Edición. Serie Análisis Económico No 6. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Vásquez, A. (2003). Una disertación sobre los vínculos entre el crecimiento económico y la infraestructura de servicios públicos en el Perú. Tesis de Licenciatura. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- CEPAL (2007): Comisión Económica para América Latina. Informe del 24 de abril
- Cortez, Rafael (2003): Salud, Equidad y Pobreza en el Perú. Teorías y Nuevas Evidencias Universidad el Pacifico. Lima. 1ª ed. Lima, noviembre
- Conchas Sequeiroa, Luis (2000): Teorías del Desarrollo Económico. Fondo Editorial Garcilaso de la Vega

Galarza Contreras, Elsa (2004): Economía de los Recursos Naturales, Centro de Investigación de la Universidad el Pacifico. 1ª ed. Lima: mayo.

Jones I, Charles (2000): Introducción al Crecimiento Económico, 2ª ed. España: McGRAW-HILL.

Parodi Trece, Carlos (2005): Perú 1960-2000: política económica y social en entornos cambiantes, Centro de Investigación de la Universidad el Pacifico. 1ª ed. Lima: mayo.

.Schuldt, Jürgen (2004): Bonanza macroeconómica y Malestar macroeconómica: apuntes para el estudio del caso peruano, 1988-2004, Centro de Investigación de la Universidad el Pacifico. 1ª ed. Lima: septiembre.

Roberto Urrunaga y Carlos Aparicio Infraestructura y crecimiento económico en el Perú Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES)/ Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).

Internet:

<http://www.proinversion.gob.pe>

<http://inei.gob.pe>

<http://sbss.gob.pe>

<http://www.onu.org.pe/upload/-informe 2004>

<http://mef.gob.pe>

<http://bcr.gob.pe>

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “LA RED VIAL DEPARTAMENTAL Y SU INFLUENCIA EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE LA REGION HUANUCO - 2012”

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	TÉCNICAS DE ACOPIO DATOS
<p>Problema General</p> <p>¿De qué forma la red vial departamental ha venido influyendo en el crecimiento económico de la región Huánuco al año 2012?</p> <p>Problemas específicos.</p> <p>¿De qué manera la red vial departamental dinamiza la economía de la Región Huánuco?</p> <p>¿En qué medida la infraestructura vial contribuyen en la reducción de los costos de operación en los sectores económicos de la región Huánuco?</p>	<p>Objetivo General Describir y analizar de qué forma la red vial departamental viene influyendo en el crecimiento económico de la región Huánuco al año 2012.</p> <p>Objetivos Específicos.</p> <p><input type="checkbox"/> Examinar la forma que la red vial departamental dinamiza la economía de la Región Huánuco.</p> <p><input type="checkbox"/> Establecer que la infraestructura vial viene contribuyen en la reducción de los costos de operación en los sectores económicos de la región Huánuco.</p>	<p>Hipótesis General La red vial departamental tiene una influencia significativa en el crecimiento económico de la región Huánuco al año 2012.</p> <p>Hipótesis Específicas.</p> <p><input type="checkbox"/> La red vial departamental dinamiza e influye significativamente en la economía de la Región Huánuco.</p> <p><input type="checkbox"/> La infraestructura vial existente en la región Huánuco viene contribuyendo en la reducción de los costos de operación en los sectores económicos.</p>	<p><u>VARIABLE INDEPENDIENTE</u> - Red vial departamental.</p> <p><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u> - Crecimiento económico, - Integración Regional - Costo de operación de los sectores económicos</p>	<p>Observación (opc) Revisión documental</p> <p>Revisión documental Revisión documental Entrevistas y observaciones Observación Revisión documental Revisión documental Revisión documental</p> <p>Encuesta (opc) Grupo de opinión</p>

OPERACIONALIDAD DE VARIABLES

Variables	Dimensión	Indicadores	Sub indicadores	Técnicas de acopio de datos
<p>X = Causa X = Red Vial departamental.</p> <p>Y = Efecto Y: Crecimiento económico, integración Regional, reducción de los costos de operación en los sectores económicos.</p>	<p>El sistema carretero nacional departamento y vecinal, asfaltadas, afirmadas y trochas</p> <p>La dinámica de la economía representada en PBI, precios, servicios y seguridad vial.</p>	<p>X₁=Servicios de carga y pasajeros.</p> <p>X₂= Seguridad en el transporte.</p> <p>X₃=Costo de operación en el transporte de carga y pasajeros</p> <p>Y₁ = Servicios de carga y pasajeros.</p> <p>Y₂ = Seguridad en el transporte.</p> <p>Y₃ = Costo de operación en el transporte de carga y pasajeros.</p>	<p>X₁= Costo de mantenimiento carretera.</p> <p>Y₂ = Precios y calidad del producto.</p>	<p>Observación (opc) Revisión documental</p> <p>Observación Revisión documental</p> <p>Encuesta (opc) Grupo de opinión</p>

Abreviaciones:

(SUNASS) Superintendencia Nacional de Servicios de Saneamiento.

(CIUP) Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.

(IPE) Instituto Peruano de Economía.

(CAF) Corporación Andina de Fomento),

Proyectos de infraestructura vial unirán regiones Lima, Pasco y Huánuco

Lima, febrero del 2014 (FADRE).- Con la finalidad de brindar una mejor red de carreteras, integrar el país e impulsar el turismo y comercio interno, el presidente regional de Lima, Javier Alvarado; presidente regional de Pasco, Kelter Menéndez y presidente regional de Huánuco, Luis Picón se reunieron para acordar la ejecución de importantes obras de infraestructura vial en los que se encuentran el asfaltado y mejoramiento de los tramos Acos – Huayllay, Oyón – Yanahuanca – Ambo y Cajatambo – Oyón.

Para ello, las tres autoridades regionales presentaron ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) el planeamiento de estos proyectos, y se pactó las acciones próximas a realizar.

Para el tramo de la carretera Acos – Huayllay, que une los departamentos de Lima y Pasco, se acordó dar inicio los trabajos de mantenimiento, además se decidió convocar a licitación los servicios de una consultora que elaborará el perfil técnico para la ampliación de la vía. Asimismo, el MTC informó la aprobación del estudio de factibilidad para el mantenimiento de la carretera Oyón – Yanahuanca – Ambo, que integra las regiones de Lima y Huánuco, también se prevé que para junio próximo se concluirán con los estudios definitivos.

En lo que refiere a la carretera Cajatambo – Oyón, en la region Lima, se dispuso que para marzo se inicie el mejoramiento periódico de los 214 kilómetros que corresponden a la segunda etapa de esta vía.

Los presidentes de las tres regiones involucradas se mostraron satisfechos al trabajar de manera articulada, ya que así se construye un modelo de cooperación y desarrollo conjunto.

Por su parte, el presidente de la Región Lima, Javier Alvarado Gonzáles del Valle, manifestó su confianza por el trabajo realizado junto a sus homólogos de Pasco y Huánuco, sobre todo porque se incentivarán la inversión privada en temas de infraestructura vial.

“Asfaltar nuestras carreteras es sinónimo de desarrollo. Me encuentro muy satisfecho de estar coordinando la realización de estas obras de integración vial con dos grandes presidentes regionales, ya que a través de esta forma promoveremos diversos proyectos junto a empresas privadas”, sostuvo.

El mejoramiento y asfaltado de estas principales carreteras permitirán que provincias de Lima como Huaral, Canta, Oyón y Cajatambo estén mejor integradas con los departamentos de Pasco y Huánuco, lo que impulsará la economía, desarrollará vías de acceso más seguras, además reducirá tiempo y costos en el transporte.

A su vez, es importante que los gobiernos descentralizados promuevan este tipo de obras con recursos público – privados, ya que a través de diversas modalidades de inversión se pueden ejecutar proyectos que representen un gran impacto social para la población.

Ejemplo de ello, el trabajo logrado en la vía Huaura – Sayán – Churín – Oyón que significó el esfuerzo de la labor articulada entre el Gobierno Regional de Lima, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y empresas privadas que patrocinaron el financiamiento de los estudios de preinversión, lo cual marca el inicio para hacer realidad obras de esta envergadura.

La presencia de la inversión privada en este tipo de proyecto agiliza la ejecución de los trabajos ante la demanda de los gobiernos regionales, lo que contribuye a tener obras de mejor calidad y a un menor plazo posible. Del mismo modo, es significativo que se continúen este tipo de acuerdos interregionales ya que promueven la descentralización, el diálogo y el desarrollo sostenible.

Transporte Carretero

Las inversiones estatales y privadas en infraestructura vial han sido los elementos determinantes no sólo en la estructuración espacial del territorio sino también de su poblamiento. En 1912 se inicia la

construcción de la carretera central de la sierra y en el año 1921 la construcción de la carretera Cerro de Pasco - Huánuco, la que se concluyó en Diciembre de 1923.

Dentro de la política de vialidad del Gobierno de Leguía, la ruta Huánuco – Tingo María se inició en el año 1929, llegando hasta la zona denominada Carpish. Esta obra se paralizó en este punto el año 1930, cuando fue derrocado el entonces presidente Leguía. En el año 1934 con ocasión del conflicto territorial con Colombia, se notó la necesidad de establecer una vía de comunicación más corta hacia Leticia y esta era a través de Huánuco, Tingo María, Pucallpa; por esta razón el gobierno de Sánchez Cerro, dispuso la continuación de la construcción de la carretera, llegando al campamento de Tingo María en 1937 y hasta Pucallpa el año 1941.

En 1959, Fernando Belaúnde concibe la idea de conquistar la Amazonía a través de la construcción de carreteras y la integración de América Latina de adentro hacia fuera con una red de caminos. Esto dio lugar a la propuesta de construcción de la Carretera Marginal de la Selva Con financiamiento del gobierno de los Estados Unidos, se realizaron los estudios de ingeniería y ubicación de la carretera Marginal desde Santa Cruz en Bolivia hasta la frontera con Colombia y Venezuela. En 1968 fue depuesto el presidente Belaúnde y ya en su siguiente gobierno, este proyecto fue considerado en el presupuesto con una magnitud adecuada de inversión.

En lo que respecta a la evolución de la vialidad, en año 1963 de las 7 provincias de Huánuco, no tenían acceso vial (Huamalíes y Huacrachuco) y en cuanto a distritos casi 40 de sus 74 distritos tampoco tenían acceso vial.

En 1982 se incorporó a la agricultura alrededor de 120,000 has de tierras fértiles paralelamente a la inauguración de 127 Km. de carretera, ramales unidos a la Marginal de la Selva. En 1984 se inauguró la carretera marginal en el tramo del Km. 86 de la carretera Federico Basadre hasta la Ciudad Constitución, con una superficie de rodadura totalmente afirmada. Desde entonces debido a la falta de mantenimiento y conservación, se perdió el material constitutivo de afirmado.

Actualmente, el Departamento de Huánuco está conformado por 11 provincias y 76 distritos cuyas capitales tienen acceso vial, con excepción del Codo del Pozuzo en la provincia de Puerto Inca, los distritos de San Buenaventura y San Pedro de Chonta de la provincia de Marañón.

La Red Vial en el Perú está compuesta por 78,127 km. de carreteras, clasificadas en tres categorías: Nacionales a cargo de PROVIAS NACIONAL, Departamentales bajo la responsabilidad de los Gobiernos Regionales y Vecinales a cargo de los Gobiernos Locales.

Según el D.S. N° 044-08-MTC, el departamento de Huánuco, cuenta con 7 caminos nacionales, 13 caminos departamentales y 283 caminos vecinales registrados por el MTC.

La Red Vial del departamento está conformada por 3,300 Km de carreteras, de las cuales 935.3 km (28.3%) son de categoría Nacional, 786.4km (23.8%) son Departamentales y 1578.3 km (47.8%) son vecinales.

El departamento de Huánuco cuenta con una red vial total de 3,300 Km., entre camino nacionales, departamentales y vecinales. Contando con 347.8 Km (10.5%) de superficie Asfaltada, 1487.1 Km. (45.1%) de superficie afirmada, 539.5 Km.(16.3%) de superficie sin afirmar y 925.6 Km.(28%) de superficie de trocha. Asimismo, se puede apreciar, que en los caminos de categoría departamental existe un mayor kilometraje con superficie afirmada (569.2 Km.) le siguen los de superficie sin afirmar (139.4 Km.), luego los con superficie de trocha (69.9 Km.) y finalmente con superficie de rodadura Asfaltado (8.8 Km.).

Transferencia a los gobiernos nacionales regionales y locales						
Año	Gobierno Nacional	Gobiernos Regionales	Gobiernos Locales	EPS	Mancomunidades	Total General
1899		2,452,337.35	1,593,742.65			4,855,296.00
2004		526,337,830.48	3,653,216,265.26			4,169,512,757.91
2005	13,243,065.14	1,136,979,965.64	4,202,879,296.02			5,349,924,361.38
2006	23,352,334.43	1,111,626,612.09	5,557,114,804.29			6,693,968,638.73
2007	31,565,460.63	2,060,032,733.55	9,101,352,235.92			11,191,296,321.26
2008	190,891,524.40	2,144,521,357.99	9,718,718,694.57			12,054,214,706.43
2009	177,941,587.01	2,151,165,949.98	10,683,263,097.01			13,012,370,634.00
2010	338,779,632.37	3,234,749,702.61	11,910,177,476.28			15,483,713,572.31
2011	308,290,178.93	3,331,065,155.61	15,125,830,244.80			18,766,495,842.62
2012	866,927,989.12	3,539,239,060.30	17,479,074,899.02	888,342.00		21,886,130,290.44
2013	7,865,755,236.75	3,602,823,740.23	17,890,423,200.40	645,000.00	632,779.88	29,360,286,911.43
2014	11,558,519,155.55	3,945,604,339.90	18,787,855,941.41		1,268,825.90	34,292,647,792.94
2015	3,615,571,373.77	527,878,452.24	5,168,213,975.57		399,081.00	9,313,090,559.91
TOTAL	24,990,837,538.10	27,314,477,237.97	129,279,713,873.20	1,533,342.00	2,300,686.78	181,578,507,685.36

HUANUCO: VALOR AGREGADO BRUTO SEGUN ACTIVIDADES ECONOMICAS, (En Porcentajes)											
Actividades	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Promedio
Agricultura, Caza y Silvicultura	29.24	32.97	33.55	32.85	30.16	28.19	25	23.98	23.90	22.5	28.23
Pesca	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
Minería	7.04	2.73	5.01	4.24	4.48	4.38	4.01	4.08	3.40	3.9	4.33
Manufactura	10.02	10.05	9.35	9.72	9.94	10.25	4.01	10.68	9.90	10.6	9.45
Electricidad y Agua	0.7	0.69	0.64	0.62	0.63	0.64	11.06	0.64	0.60	0.6	1.68
Construcción	1.62	1.45	1.44	1.57	1.73	2.05	0.63	2.81	2.90	3.0	1.92
Comercio	14.98	15.17	14.28	14.13	14.52	15.12	2.35	15.59	15.70	16.0	13.78
Transportes y Comunicaciones	10.78	10.72	10.36	10.44	11.16	11.15	15.37	12.99	13.00	12.9	11.89
Restaurantes y Hoteles	3.96	4.05	3.86	3.9	3.99	4.09	12.72	4.51	4.60	4.8	5.05
Servicios Gubernamentales	10.4	10.75	10.66	11.57	12.22	12.74	4.29	12.89	13.80	13.4	11.27
Otros Servicios	11.26	11.41	10.84	10.92	11.14	11.37	12.59	11.83	12.20	12.3	11.59
Valor Agregado Bruto	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100	100.00	100.00	100.00	

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA - Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.

HUÁNUCO: VALOR AGREGADO BRUTO SEGÚN ACTIVIDADES ECONÓMICAS, VALORES A PRECIOS CONSTANTES DE 1994

(Miles de Nuevos soles)

Actividades	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Silvicultura	370,943	427,016	475,080	478,402	449,243	429,634	402,046	399,138	400,341	404,496	444,677	491,929
Pesca	69	301	240	525	252	317	288	67	48	79	66	93
Minería	89,373	35,301	70,921	61,772	66,780	66,789	63,556	67,939	56,884	70,797	63,008	64,468
Manufactura	127,187	130,182	132,383	141,605	148,039	156,182	175,415	177,856	165,085	189,501	197,653	201,353
Electricidad y Agua	8,867	8,895	9,011	9,070	9,392	9,700	9,917	10,614	10,670	10,694	10,971	10,859
Construcción	20,529	18,757	20,436	22,887	25,796	31,270	37,216	46,750	48,133	53,685	58,539	84,832
Comercio	190,115	196,445	202,278	205,823	216,385	230,362	243,930	259,573	263,183	287,020	307,058	329,544
Comunicaciones	136,738	138,787	146,657	152,073	166,251	169,918	201,823	216,323	218,335	231,348	252,232	269,355
Hoteles	50,182	52,486	54,651	56,827	59,505	62,352	68,056	75,061	76,792	86,127	90,049	99,417
Gubernamentales	131,929	139,256	150,950	168,516	182,114	194,228	199,702	214,541	231,534	240,789	255,408	278,718
Otros Servicios	142,799	147,732	153,475	158,952	166,010	173,214	184,764	196,866	203,876	220,208	236,519	246,159
Bruto	1,268,731	1,295,158	1,416,082	1,456,452	1,489,767	1,523,966	1,586,713	1,664,728	1,674,881	1,794,744	1,916,180	2,076,727

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA - Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.

Las vías departamentales según orden de prioridad establecidas en el Plan Vial Departamental Participativo, para la ejecución del Programa de Caminos Departamentales, son las siguientes:

Carretera	Meta Total (km)	UM	Ruta	Prioridad
Huánuco - Aeropuerto – Vinchos	28.90	km	105	1
Puente Rancho - Empalme R 109	71.60	km	104	2
Singa - Tingo Maria	204.50	km	102	3
Empalme R 003N (Puente Tingo Chico) - Empalme R 102	29.80	km	103	4
Empalme R 005N - Empalme R 104	148.00	km	109	5
Pachas – Miraflores	83.91	km	101	6
Higueras - Yarumayo - Margos - Jesús y La Unión - Rondos - Pilcocancho - Puente Nupe	126.50	km	511 (*)	7
Llicllatambo - Jesús – Raura	106.00	km	505 (*)	8
Marginal de la Selva, sector: Primavera(Límite vial) - El Dorado(Límite vial)	118.30	km	005N (*)	9
Empalme R 102(Carpa) - Empalme R 012A(Huacrachuco)	307.00	km	655 y 656 (**)	10

Carretera	Meta Total (km)	UM	Ruta	Prioridad
Empalme R 101(Miraflores) - Empalme R 102(Pallalli)	13.00	km	591 (**)	11

(*) Camino Nacional propuesto para ser considerado de jerarquía Departamental.

(**)Camino Vecinal propuesto para ser considerado de jerarquía Departamental.

ACTIVIDAD / PROYECTO	LONGITUD (KM)	MONTO A TRANSFERIR
Estudio Definitivo		
Carpa - Tantamayo	31.90	0
Tingo Maria - Palo de Acero	25.80	0
Estudio Preinversión		
Carpa - Tantamayo	31.90	74,359
Tingo Maria - Palo de Acero	25.80	60,140
Expediente Técnico de Mantenimiento Periódico		
Quipran - Chavin de Pariarca - Tantamayo (km 26+000 - km	27.60	32,168
Llata -Puños Miraflores (km 0+000 - km 30+700)	30.70	35,781
Pachas - Banderapuquio - Llatas (km 0+000 - km 51+950)	51.95	60,548
Singa - Emp. Pallalli -Queropata	28.56	33,287
Mantenimiento Periódico		
Aeropuerto - Conchumayo - Churubamba - Vinchos	24.00	279,720
Emp. R3N (Tingo Chico) - Quivilla - Quipran	26.00	303,030
Llata -Puños Miraflores (km 0+000 - km 30+700)	30.70	200,373
Monzón - Cachicoto - Palo de Acero	43.00	501,165
Pachas - Banderapuquio - Llatas (km 0+000 - km 51+950)	51.95	193,753
Puente Rancho - Molinos - Panao - Chaglla - Llanco	64.80	755,244
Quipran - Chavin de Pariarca - Tantamayo (km 26+000 - km	27.60	180,140
Singa - Emp. Pallalli -Queropata	28.56	186,405
Supervisión Mantenimiento Periódico		
Aeropuerto - Conchumayo - Churubamba - Vinchos	24.00	22,378
Emp. R3N (Tingo Chico) - Quivilla - Quipran	26.00	24,242
Llata -Puños Miraflores (km 0+000 - km 30+700)	30.70	17,175
Monzón - Cachicoto - Palo de Acero	43.00	40,093
Pachas - Banderapuquio - Llatas (km 0+000 - km 51+950)	51.95	19,375
Puente Rancho - Molinos - Panao - Chaglla - Llanco	64.80	60,420
Quipran - Chavin de Pariarca - Tantamayo (km 26+000 - km	27.60	15,441
Singa - Emp. Pallalli -Queropata	28.56	15,978
TOTAL A TRANSFERIR AL G.R. DE HUÁNUCO		3,111,212

RED VIAL DEPARTAMENTAL DEL DEPARTAMENTO DE HUÁNUCO, 2013

(Kilómetros)

DEPARTAMENTO Provincia	EXISTENTE POR TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA					PROYECTADA	TOTAL
	PAVIMENTADA	NO PAVIMENTADA					
		Asfaltada	Afirmada	Sin Afirmar	Trocha		
HUÁNUCO	16.0	465.2	67.7	162.9	711.8	21.1	733.0
Dos de Mayo	0.9	53.2	0.6	5.5	60.2		60.2
Huacaybamba		44.8		51.5	96.3	4.2	100.6
Huamalies	4.1	90.8	42.0	43.2	180.2		180.2
Huánuco	10.5	51.7	5.7	9.6	77.5		77.5
Lauricocha	0.5	169.0	19.4		188.8		188.8
Marañón		26.4			26.4	16.9	43.3
Puerto Inca		15.4		53.1	68.5		68.5
Yarowilca		13.9			13.9		13.9

Fuente: Grupo Técnico de Trabajo (DGCF, PVN, PVD, OGPP)

Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

NOTA BIOGRÁFICA

Saúl Germán Salazar Fuster, de nacimiento Huanuqueño, realiza sus estudios primarios en la Institución Educativa N° 32011 “Hermilio Valdizan” y secundarios en el Colegio Nacional Leoncio Prado, desarrollando una vida escolar tranquila. Realiza estudios superiores en la Universidad Nacional “Hermilio Valdizan”, de donde se gradúa como Economista en el año 2002. Inicio sus labores profesionales como practicante en el entonces CTAR Huánuco, en la Sub Gerencia de Presupuesto, gracias al trabajo desempeñado como practicante pasado el año es invitado a ser parte de la familia del CTAR Huánuco y es contratado como Planificador en la Sub Gerencia de Planificación en donde también desarrollo actividades en el área de demarcación territorial, ya en el año 2003 es invitado a ser parte del equipo de profesionales de la Sub Gerencia de Proyectos de Inversión, en donde vio desarrollar mayor sus habilidades profesionales, llegando a asumir la Sub Gerencia de Proyectos de Inversión en el año 2011, en octubre del 2011 se presenta al concurso CAS del Ministerio de Economía y Finanzas en la cual gana la plaza como Especialista de Asistencia Técnica II Huánuco de la Dirección General de Política de Inversiones, laborando en dicho cargo durante 8 meses, en mayo de 2012 participa del concurso CAS del Ministerio de Economía y Finanzas en la cual gana la plaza como Coordinador de Centro del Conectamef Huánuco, luego en el abril del 2017 nuevamente participa del concurso CAS del Ministerio de Economía y Finanzas ganando nuevamente la plaza como Gestor de Centro del Conectamef Huánuco, actividad que viene desempeñando a la fecha.

En cuanto a su perfeccionamiento profesional ha participado en diversas capacitaciones y diplomados todas ellas enmarcadas en la normatividad de la

Inversión Pública (ex-SNIP), y contrataciones del estado en las universidades siguientes: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Universidad del Pacífico, Universidad Ricardo Palma y la Escuela de Investigación y Negocios de Lima, asimismo se desarrolló estudios de posgrado en la Escuela de Posgrado de la UNHEVAL, de donde se gradúa como Magister en Gestión y Negocios en la mención de Gestión de Proyectos. En la actualidad gracias al trabajo que viene desarrollando en el Ministerio de Economía y Finanzas, la entidad viene fortaleciendo sus capacidades mediante cursos de capacitación en temas como: Mejora de Servicios, Atención al Ciudadano, Trabajo en equipo, Control Interno, Informe Multianual de gestión Fiscal entre otros vinculados a la labor que viene desempeñando. Tiene proyectado en adelante desarrollar estudios de doctorado.



ACTA DE DEFENSA DE TESIS DE MAESTRO

En el Auditorio de la Escuela de Postgrado de la UNHEVAL, siendo las **09:00 h.**, del día **lunes 30.ENERO.2017**, ante los Jurados de Tesis constituido por los siguientes docentes:

Dr. Javier LÓPEZ Y MORALES	Presidente
Dr. Rodolfo VALDIVIESO ECHEVARRÍA	Secretario
Mg. Werner PINCHI RAMIREZ	Vocal

El aspirante al Grado de Maestro en Gestión y Negocios con mención en Gestión de Proyectos, Don, Saúl Germán SALAZAR FUSTER.

Procedió al acto de Defensa:

Con la exposición de la Tesis titulado: **"LA RED VIAL DEPARTAMENTAL Y SU INFLUENCIA EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE LA REGIÓN HUÁNUCO, 2012"**.

Respondiendo las preguntas formuladas por los miembros del Jurado y público asistente.

Concluido el acto de defensa, cada miembro del Jurado procedió a la evaluación del aspirante a Maestro, teniendo presente los criterios siguientes:

- a) Presentación personal.
- b) Exposición: el problema a resolver, hipótesis, objetivos, resultados, conclusiones, los aportes, contribución a la ciencia y/o solución a un problema social y Recomendaciones.
- c) Grado de convicción y sustento bibliográfico utilizados para las respuestas a las interrogantes del Jurado y público asistente.
- d) Dicción y dominio de escenario.

Así mismo, el Jurado plantea a la tesis las observaciones siguientes:

.....
.....

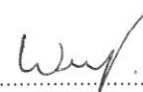
Obteniendo en consecuencia el Maestría la Nota de Dieciséis (16)

Equivalente a Aprobado, por lo que se recomienda
(Aprobado ó desaprobado)

Los miembros del Jurado, firman el presente **ACTA** en señal de conformidad, en Huánuco, siendo las..... horas del 30 de enero de 2017.


.....
SECRETARIO
DNI N° 224028967


.....
PRÉSIDENTE
DNI N° 22416811


.....
VOCAL
DNI N° 22405436

AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TESIS ELECTRÓNICAS DE POSGRADO

1. IDENTIFICACIÓN PERSONAL (especificar los datos del autor de la tesis)

Apellidos y Nombres: SALAZAR FOSTER SAÚL GERMAN
 DNI: 40112234 Correo electrónico: sgsf1979@hotmail.com
 Teléfonos Casa _____ Celular 962502066 Oficina _____

2. IDENTIFICACION DE LA TESIS

Posgrado	
Maestría:	<u>GESTIÓN Y NEGOCIOS</u>
Mención:	<u>GESTIÓN DE PROYECTOS</u>

Grado Académico obtenido:

MAESTRO

Título de la tesis:

"LA RED VIAL DEPARTAMENTAL Y SU INFLUENCIA EN EL
 CRECIMIENTO ECONÓMICO DE LA REGIÓN HUÁNUCO, 2012"

Tipo de acceso que autoriza el autor:

Marcar "X"	Categoría de Acceso	Descripción de Acceso
<input checked="" type="checkbox"/>	PÚBLICO	Es público y accesible el documento a texto completo por cualquier tipo de usuario que consulta el repositorio.
<input type="checkbox"/>	RESTRINGIDO	Solo permite el acceso al registro del metadato con información básica, mas no al texto completo.

Al elegir la opción "Público" a través de la presente autorizo de manera gratuita al Repositorio Institucional – UNHEVAL, a publicar la versión electrónica de esta tesis en el Portal Web repositorio.unheval.edu.pe, por un plazo indefinido, consintiendo que dicha autorización cualquiera tercero podrá acceder a dichas páginas de manera gratuita, pudiendo revisarla, imprimirla o grabarla, siempre y cuando se respete la autoría y sea citada correctamente.

En caso haya marcado la opción "Restringido", por favor detallar las razones por las que se eligió este tipo de acceso:

Asimismo, pedimos indicar el periodo de tiempo en que la tesis tendría el tipo de acceso restringido:

() 1 año () 2 años () 3 años () 4 años

Luego del periodo señalado por usted(es), automáticamente la tesis pasara a ser de acceso público.

Fecha de firma: 20/10/18



 Firma del autor