

**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN**  
**ESCUELA DE POSGRADO**  
**GESTIÓN Y NEGOCIOS, CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE**  
**PROYECTOS**



**LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE Y SU RELACIÓN**  
**CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR EN LA**  
**REGIÓN HUÁNUCO, 2022**

**LINEA DE INVESTIGACIÓN: PLANIFICACIÓN OPERATIVA**

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

**TESISTA: CONDEZO SANCHEZ ANTHONY STEEVEN**

**ASESOR: Dr. PINCHI RAMIREZ WERNER**

**HUÁNUCO – PERÚ**

**2022**

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo investigativo lo dedicamos principalmente a Dios, por ser el inspirador y darnos fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados.

A mis padres, por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ustedes hemos logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy. Ha sido el orgullo y el privilegio de ser su hijo, son los mejores padres.

A mis hermanas (os) por estar siempre presentes, acompañándome y por el apoyo moral, que me brindaron a lo largo de esta etapa de mi vida.

## **AGRADECIMIENTO**

Me van a faltar páginas para agradecer a las personas que se han involucrado en la realización de este trabajo, sin embargo, merecen reconocimiento especial mi Madre y mi Padre que con su esfuerzo y dedicación me ayudaron a culminar mi carrera universitaria y me dieron el apoyo suficiente para no decaer cuando todo parecía complicado e imposible.

Asimismo, agradezco infinitamente a mis Hermanos que con sus palabras me hacían sentir orgulloso de lo que soy y de lo que les puedo enseñar. Ojalá algún día yo me convierta en se fuerza para que puedan seguir avanzando en su camino.

De igual forma, agradezco a mi asesor de tesis, que gracias a sus consejos y correcciones hoy puedo culminar este trabajo. A los Profesores que me han visto crecer como persona, y gracias a sus conocimientos hoy puedo sentirme dichoso y contento.

## RESUMEN

El presente estudio Inversión Pública en transporte y su relación con el Crecimiento Económico del sector en la región Huánuco, 2022. Se desarrolló con el fin de establecer la relación que existe entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021, con un enfoque cuantitativo de tipo observacional transversal con un diseño no experimental transversal correlacional, la población estuvo constituido por la inversión en el sector de transporte de gobierno central, regional y local. En el presente estudio se empleó la guía de análisis documental brindado por Consulta amigable del MEF, 2022 y INEI,2022. En conclusión, se establece la relación que existe entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021. En la tabla 01. la evidencia estadística de correlación es 0. 537, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la inversión pública en el sector de transporte se relaciona significativamente en el crecimiento económico en la región de Huánuco en el periodo 2008-2021.

**Palabras Clave:** Inversión pública, transporte, crecimiento económico.

## ABSTRACT

The present study Public Investment in transport and its relationship with the Economic Growth of the sector in the Huánuco region, 2022. It was developed in order to establish the relationship that exists between public investment in transport and the economic growth of the sector in the Huánuco Region, 2008 - 2021, with a cross-sectional observational quantitative approach with a non-experimental cross-correlational design, the population was constituted by the investment in the transport sector of central, regional and local government.

In the present study, the documentary analysis guide provided by the Friendly Consultation of the MEF, 2022 and INEI, 2022 was used. In conclusion, the relationship between public investment in transportation and the economic growth of the sector in the Huánuco Region, 2008 - 2021, is established. In the table, the statistical evidence of correlation is 0.537, with a significance level of less than 1 % ( $P < 0.01$ ); This allows verifying that public investment in the transport sector is significantly related to economic growth in the Huánuco region in the 2008-2021 period.

**Keywords:** Public investment, transportation, economic growth.

## ÍNDICE

DEDICATORIA .....	ii
AGRADECIMIENTO .....	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT.....	v
ÍNDICE .....	vi
INTRODUCCIÓN .....	ix
<b>CAPÍTULO I. ASPECTOS BÁSICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN</b>	<b>10</b>
1.1. Fundamentación del problema de investigación .....	10
1.2. Justificación.....	15
1.3. Importancia o propósito.....	15
1.4. Limitaciones.....	16
1.5. Formulación del problema de investigación general y específicos .....	16
1.5.1. Problema general.....	16
1.5.2. Problemas específicos .....	16
1.6. Formulación del objetivo general y específicos .....	16
1.6.1. Objetivo general. ....	16
1.6.2. Objetivos específicos.....	17
<b>CAPÍTULO II. SISTEMA DE HIPÓTESIS</b> .....	<b>18</b>
2.1. Formulación de hipótesis general y específicas .....	18
2.1.1. Hipótesis general .....	18
2.1.2. Hipótesis específicas .....	18
2.2. Variables .....	19
2.2.1. Variable independiente.....	19
2.2.2. Variable dependiente .....	19

2.3. Operacionalización de variables.....	20
2.4. Definición de términos operacionales.....	22
CAPÍTULO III. MARCO TEÓRICO .....	23
3.1. Antecedentes .....	23
3.2. Bases teóricas.....	28
3.3. Bases conceptuales.....	34
CAPÍTULO IV. MARCO METODOLÓGICO.....	36
4.1. Ámbito de estudio .....	36
4.2. Tipo y nivel de investigación.....	36
4.2.1. Tipo de estudio .....	36
4.2.2. Nivel de estudio.....	36
4.3. Población y muestra .....	36
4.3.1. Descripción de la población .....	36
4.3.2. Muestra y método de muestreo .....	37
4.3.3. Criterios de inclusión y exclusión .....	37
4.4. Diseño de la investigación.....	37
4.5. Técnicas para el procesamiento y análisis de datos .....	38
4.5.1. Técnicas.....	38
4.5.2. El instrumento. ....	38
4.5.2.1. Validación y confiabilidad del instrumento .....	38
4.5.2.2. Confiabilidad de los instrumentos para la recolección de datos .....	38
4.6. Técnicas para el procesamiento de análisis de datos .....	38
4.7. Aspectos Éticos.....	39
CAPÍTULO V. RESULTADOS .....	41
5.1. Análisis descriptivo .....	41

5.2. Análisis inferencial y contratación de hipótesis H general: .....	59
5.3. Discusión de resultados.....	63
5.4. Aporte científico de la investigación.....	65
CONCLUSIONES .....	66
RECOMENDACIONES .....	67
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	68
ANEXOS .....	71

## INTRODUCCIÓN

El presente estudio tuvo como objetivo establecer la relación que existe entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021, Para obtener los resultados de la investigación se siguió los pasos del esquema cuantitativo instaurado por la escuela de posgrado.

En el primer capítulo trata sobre el problema de investigación y se brinda un panorama general del trabajo; planteando, describiendo y formulando los problemas, objetivos, entre otros aspectos. En el capítulo dos trata sobre el sistema de hipótesis y la operacionalización de las variables: independiente y dependiente, en el capítulo tres se presenta la fundamentación teórica estableciendo los antecedentes de la investigación internacional y nacional, las bases teóricas y entre otras, en el capítulo cuatro, se presenta el ámbito de estudio, tipo y nivel de investigación, la población, muestra y diseño de investigación, etc. En el capítulo cinco se presenta los resultados obtenidos a través Consulta amigable del MEF, 2022 y INEI,2022. Asimismo, la discusión que ha sido realizado en función a los objetivos. En la última parte del trabajo se presenta el aporte científico, las conclusiones, las sugerencias, la propuesta y las referencias bibliográficas revisadas y los anexos.

## **CAPÍTULO I. ASPECTOS BÁSICOS DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **1.1. Fundamentación del problema de investigación**

Sánchez & Wilmsmeier (2005) La experiencia global, tanto teórica como empíricamente analizada, ha arrojado valiosos resultados sobre la relación positiva que existe entre el crecimiento económico y la provisión de infraestructura cuando el transporte juega un papel protagónico. Aunque han surgido varias controversias sobre la forma de medición y sus resultados empíricos, en general se reconoce que existen relaciones positivas y mejoras de infraestructura que explican las diferencias en el crecimiento entre regiones y países.

Por otro lado, en una perspectiva necesariamente más amplia, los servicios que brinda la infraestructura de transporte complementan las relaciones descritas en el párrafo anterior, siendo superiores los servicios de transporte en muchos otros factores, dependiendo de las condiciones apropiadas de la infraestructura, y ambos, combinados con otros factores económicos, ayudan a mejorar la productividad y competitividad regional, contribuyendo al crecimiento económico.

Sin embargo, en América Latina existen dificultades y limitaciones en la provisión de servicios de transporte e infraestructura que inciden en los problemas de desarrollo de la región, y comprender y solucionar estos problemas debe estar en la agenda estratégica nacional. problema para el crecimiento.

El papel de la infraestructura de transporte es muy importante, ya que existe una relación positiva entre el desarrollo de infraestructura y el crecimiento económico. Además, se muestran los servicios de transporte indivisibles ofrecidos anteriormente.

El peligro más inmediato es que la falta de infraestructura se convierta en un impedimento para el desarrollo de América Latina en caso de graves deficiencias. Tal situación ya se ha visto u observado en las principales regiones productoras de materias primas de América del Sur, especialmente con respecto a la producción y distribución de materias primas como el carbón, los productos agrícolas, la industria agrícola y los

minerales. Los comunicados de prensa de varios países como Colombia, Brasil, Argentina y Perú reflejan la situación anterior.

Existen diferencias entre los impulsores del crecimiento en la demanda y la oferta de infraestructura de transporte, lo que requiere una acción rápida y decisiones políticas nacionales y regionales para evitar el desajuste entre el desarrollo y la oferta. Mejorar la infraestructura de transporte a nivel nacional y regional. En este sentido, tanto la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Suramericana (IIRSA) como el Plan Puebla-Panamá necesitan ser formulados y apoyados por diferentes sectores. (pp. 7-8).

Perú prioriza el desarrollo de infraestructura de transporte adecuada para aumentar la competitividad y crear un espacio geográfico estratégico para la integración global; especialmente en el Espacio Económico de Asia Pacífico. En efecto, los TLC y TLC suscritos por Perú refuerzan su apertura a nuevos mercados y la integración económica. En este camino, también hemos realizado importantes inversiones en el desarrollo y modernización de infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria.

El Ministerio de Economía y Finanzas (2012) informó que el desarrollo de nueva infraestructura de transporte entre 2005 y 2009 se realizó a través de una asociación público privada (APP) facilitada por el MTC con el apoyo de PROINVERSIÓN. A finales de 2011 se elaboró un plan de desarrollo de servicios logísticos de transporte y se determinaron 20 corredores logísticos, que son la base para la planificación y ejecución de proyectos de todo tipo de transporte.

El proceso de planificación de transporte integral está a cargo del MTC a través de su Oficina General de Planificación y Presupuesto (OGPP), a la cual pertenece la Oficina de Programación e Inversiones del MTC (p. 11).

Proinversión (2016) En términos de infraestructura de transporte con licencia, actualmente hay 31 proyectos en marcha con compromisos de inversión actuales de \$14,440 millones (a abril de 2016\*/), según el informe. Además, tiene previsto seguir ampliando la industria hasta 2017; un nuevo plan de inversiones para la ejecución del

proyecto APP con asociación público-privada; aproximadamente \$ 10.365 mil millones; generando atractivas oportunidades de inversión para nuevos contratistas y operadores.

En esta nueva situación, Perú, con su moderna infraestructura de transporte, promoverá la interconexión entre mercados y la movilidad de carga; posicionarse como un puente comercial efectivo entre América del Sur, Asia y los Estados Unidos; para unirse al área de libre comercio que se creará como parte de la Asociación Transpacífico (TPP).

Desde esta perspectiva, el eje horizontal de integración biooceánica se destaca como IIRSA (Iniciativa de Integración Regional de América del Sur), que conecta la costa atlántica de América del Sur de Brasil con la región de Asia-Pacífico; a través de un corredor de transporte intermodal que incluye rutas fluviales y carreteras IIRSA, se conectan con puertos de la costa pacífica del Perú; Ubicación estratégica del Perú, como el “Hub Regional del Pacífico Sudamericano” (párr.1-4).

Machado (2017) cita a Servén (2015) Destaca dos enfoques de uso común de los datos macroeconómicos para evaluar el impacto de la infraestructura en el crecimiento. Primero, considere la infraestructura como otro insumo para la función de producción agregada de la economía. aporte. En segundo lugar, las estimaciones de regresión de crecimiento que utilizan medidas de infraestructura como variables explicativas y otras variables de control son comunes en la literatura. Allí se estiman los efectos totales (directos e indirectos). La mayoría de estos estudios han encontrado efectos positivos significativos de la infraestructura en el crecimiento, especialmente en los países en desarrollo, cuando se utilizan indicadores físicos de infraestructura (por ejemplo, kilómetros de carretera para el volumen de tráfico). Quizás los principales aportes para comprender la relación empírica entre infraestructura y crecimiento en el Perú sean los trabajos de Vásquez y Bendezú (2008) y Urrunaga y Aparicio (2012). Ambos confirman que este aspecto es importante para el crecimiento. La primera es infraestructura vial, la segunda es infraestructura de energía, transporte y telecomunicaciones. (p. 10).

Jiménez (2011) manifiesta que el Wall Street Journal dijo que publicó un artículo sobre las perspectivas de crecimiento de Perú en 2010. El artículo comenzaba con la siguiente oración. Se espera que el mercado aumente durante el segundo trimestre de 2010. En general, soy Soulline: «Central Reserve Bank Pérou prévoit une croissance du produit intérieur crazy de 5.5% pour cette année». En las noticias y los medios, puedes leer sobre actividades económicas, pobreza, inflación, desempleo, tipos de cambio, etc. A menudo escuchamos estas expresiones sobre el crecimiento económico, al igual que escuchamos sobre el importante tema del crecimiento económico. La mayoría de estos problemas son fenómenos de corto plazo y son resueltos por la macroeconomía. La teoría del crecimiento económico se ocupa principalmente de cuestiones a largo plazo relacionadas con la expansión potencial del producto interno bruto (PIB) de una economía. (p.14).

Machado (2017) El período de auge de la economía peruana, registrado en el llamado "superciclo" de los precios internacionales de las materias primas de 2003 a 2013, parece haber terminado, dijo. De hecho, el PIB creció a una tasa promedio anual de 6,4% durante este período (a precios constantes en 2007), pero la tasa de crecimiento se desaceleró considerablemente, alcanzando 2,4% en 2014. La economía creció un 2,6% interanual de enero a septiembre, pero diversas previsiones apuntan a un crecimiento inferior al 3% para todo el año.

En este escenario, la falta de cantidad y calidad de infraestructura física es una preocupación para el país. De hecho, estimaciones recientes revelan un déficit sustancial de infraestructura física a nivel nacional de alrededor de US\$160 mil millones a precios constantes de 2015 durante la década 2016-2025 (AFIN, 2015). Por lo tanto, se requerirán inversiones a gran escala en infraestructura en los próximos años para apoyar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de las personas. (p. 11).

Según el informe del Ministerio de Transporte (2018), el Ministerio de Transporte (MTC) ha decretado S101.7 millones / S101.7 millones / S101.7 millones / S101.7 millones o más y estas unidades enviarán dinero a al gobierno local y municipios afines región Huánuco para la ejecución del proyecto vial. de la población.

Según el Decreto Supremo N° 107-2018-EF, permitiendo la transferencia de posiciones presupuestarias del sector público para el año fiscal 2018, el sector inyectará más de S88.7 millones S/ 88.7 millones para mejoras viales. Asimismo, con los recursos transferidos por la Orden de Urgencia N° 006-2018, la transferencia de más de 12,9 millones de chelines podría financiar el mejoramiento de proyectos de infraestructura vial y el mantenimiento de caminos y zonas aledañas en la región. Todos estos recursos forman parte de un paquete de más de 1.866 millones s, administrado por el departamento, que se transfiere a los gobiernos locales y regionales de todo el país para implementar 330 proyectos de inversión pública y crear infraestructura que facilita la transitabilidad peatonal y vehicular

Monto adicional. “El sector también está gestionando la próxima entrega de otros S/ 48.1 millones, monto que se destinará al financiamiento de proyectos de inversión pública en carreteras en la región huanuqueña” (párr. 1-5).

Diario AHORA (2018) Con un crecimiento de 8.3% en 2017, la región Huánuco fue la segunda región de mayor crecimiento del país, según un informe de indicadores sectoriales de actividad manufacturera difundido por el Instituto Nacional de Estadística e Informática. (INEI).

La producción de Huánuco aumentó 7,6% en el cuarto trimestre de 2017, en los sectores de agricultura (19,8%), electricidad, gas y agua (59,2%), gobierno y defensa (6,9%), minería e hidrocarburos (7,3%).

El sector de electricidad, gas y agua creció un 59,2% debido a la mayor producción de energía de la central hidroeléctrica Chaglla, que entró en operación comercial en septiembre de 2016. La industria del agua ha crecido debido a la mayor producción de las instalaciones de agua potable y saneamiento de Seda Huánuco (párrafos 1-3).

En este escenario, este estudio pretende contribuir a comprender la participación del sector transporte en el crecimiento económico de la región Huánuco, a partir de datos estadísticos del período 2008-2016.

## **1.2. Justificación**

Desde un punto de vista práctico, es importante dar a conocer el grado de impacto entre la inversión pública en transporte y el desarrollo económico del sector en la región Huánuco, sobre el cual se pueden realizar muchos estudios técnicos. Al mismo tiempo, utilizamos los resultados obtenidos en otros estudios para recopilar información sobre la variable investigada.

Desde un punto de vista teórico, el estudio se basa en un análisis profundo y brinda información y contenido bibliográfico sobre la inversión pública y el crecimiento económico en el sector transporte en la región Huánuco de 2008 a 2016. también, las conclusiones de este estudio ayudarán a informar las decisiones de política pública en cada área relevante para la región Huánuco.

La justificación metodológica se basa en que el estudio contribuye a la definición operativa de las variables relevantes para el estudio. A través de las tecnologías y herramientas que permiten la recolección de datos, se establece la relación entre las variables de inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector, haciendo del estudio un punto de partida y referencia para futuras investigaciones que se puedan realizar. de una propiedad científica que guía su validez con respecto a las variables estudiadas.

## **1.3. Importancia o propósito**

Por otro lado, de acuerdo a su campo de aplicación, este estudio abrirá nuevas vías para estudios en profundidad presentando situaciones similares a las aquí presentadas como marco de referencia.

Por lo tanto, las inversiones que podemos hacer en el sector transporte también nos ayudan a tomar decisiones basadas en evidencia científica, ya que crean conexiones entre una región y otra, creando valor público en beneficio de la población local.

#### **1.4. Limitaciones**

Entre las limitaciones del presente estudio tenemos:

- Dado que se trata de un estudio de correlación descriptivo, es difícil controlar los posibles efectos preocupantes sobre las variables estudiadas.
- Debido a la falta de investigaciones previas, existen pocos estudios a nivel local, lo que dificulta la formulación de hipótesis.

#### **1.5. Formulación del problema de investigación general y específicos**

##### **1.5.1. Problema general**

¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022?

##### **1.5.2. Problemas específicos**

- ¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022?
- ¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022?
- ¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022?

#### **1.6. Formulación del objetivo general y específicos**

##### **1.6.1. Objetivo general.**

Establecer la relación que existe entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

### **1.6.2. Objetivos específicos**

- Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.
- Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.
- Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

## CAPÍTULO II. SISTEMA DE HIPÓTESIS

### 2.1. Formulación de hipótesis general y específicas

#### 2.1.1. Hipótesis general

**Hi:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

**H0:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

#### 2.1.2. Hipótesis específicas

➤ **H1:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

**H0:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

➤ **H2:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

**H0:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

➤ **H3:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

**H0:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.

## 2.2. Variables

### 2.2.1. Variable independiente

- Inversión pública en transporte

#### **Dimensiones:**

- Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central
- Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional
- Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales

### 2.2.2. Variable dependiente

- Crecimiento económico del sector

#### **Dimensiones:**

- Valores a precios constantes de 2007
- Valores a precios corrientes

### 2.3. Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
<b>Variable independiente</b>  Inversión pública en transporte	Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central	Monto de inversión en Soles	Razón (escala)
	Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional	Monto de inversión en Soles	
	Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales	Monto de inversión en Soles	
<b>Variable dependiente</b>	Valores a precios constantes de 2007	Valores en miles de Soles	
		Valores en estructura porcentual	

Crecimiento económico del sector		Valores en variación porcentual del índice de volumen físico	
	Valores a precios corrientes	Valores en miles de Soles	
		Valores en estructura porcentual	
		Valores en variación porcentual del índice de precios	

Fuente: Elaboración propia

## **2.4. Definición de términos operacionales**

### **2.4.1. Variable independiente. Inversión pública**

Eco-finanzas (s. f.) Informan que la inversión pública es la asignación de las instituciones del sector público a medios de producción fijos y cíclicos. A diferencia de las inversiones privadas, buscan beneficios sociales que beneficiarán a la comunidad en el mediano y largo plazo. (párr. 1).

### **2.4.2. Variable dependiente. Crecimiento económico**

Encolombia (2013) El crecimiento económico se refiere al aumento anual de empleos, ingresos o el valor de los bienes y servicios producidos. metros cuadrados de la economía, según el informe. Por lo general, se mide como un aumento porcentual en el producto interno bruto (PIB) real. Por lo tanto, el crecimiento económico (históricamente) ha sido visto como deseable porque tiene algo que ver con la cantidad de riqueza material disponible, lo que resulta en niveles de vida significativamente más altos para las personas. Pero muchos están comenzando a ver el crecimiento económico como una peligrosa espada de doble filo, ya que mide el aumento de bienes producidos por la economía. De acuerdo con este razonamiento, la razón por la que el crecimiento económico puede no ser realmente deseable es que, al igual que muchas materias primas y muchas reservas geológicas, no todo lo que se consume es renovable. (carbón, petróleo, gas, etc) (párr.1).

## CAPÍTULO III. MARCO TEÓRICO

### 3.1. Antecedentes

Se han identificado las siguientes investigaciones:

A nivel internacional

Goularti & Mateo (2018). *“Infraestructura en transporte, políticas públicas, y modelos portuarios. Los puertos de Santa Catarina (Brasil) y de Entre Ríos (Argentina)”*. Su investigación destaca el reconocimiento de que la infraestructura física es esencial para el desarrollo de las fuerzas productivas y el progreso social. La inversión en infraestructura, entre sus múltiples formas, es fundamental para el transporte (carretera, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria), conectando y priorizando al resto. Se trata de una serie de obras de construcción, mantenimiento y reparación que se suman a otra infraestructura de transporte crítica como son los accesos (carreteras, vías férreas, especialmente aeropuertos), puertos y puertos, convirtiéndose en nodos logísticos multivariantes. Ese análisis o diseño también es multivariante. Además de los estudios de ingeniería, las ciencias sociales tienen una responsabilidad no comisionada en los aspectos sociológicos, antropológicos, geográficos e históricos de intervenir en las diversas etapas de la política pública. Utilizando el puerto como objeto y el modelo global proporcionado por la geografía del puerto como guía, crearemos la trayectoria seguida por el Puerto de Santa Catarina y el sistema del Puerto de Entre Ríos en nuestro trabajo actual. El uso de este tipo de modelo como una guía sencilla permite realizar comparaciones, aplicación a situaciones específicas, determinación de condiciones portuarias en momentos históricos específicos y evaluación de pesos. Utiliza información oficial publicada por dos estados en el siglo XX.

Hernández (2010). *“Inversión pública y crecimiento económico: hacia una nueva perspectiva de la función del gobierno”* (Tesis de doctorado). Universidad Autónoma Metropolitana, México. Esta estructura tiene como objetivo mostrar que los ahorros no son un requisito previo para la creación de

riqueza al convertirlos en inversiones. En cambio, se han analizado y construido modelos que tienen como principio proposicional que la riqueza no depende de la capacidad de generar ahorros por adelantado, sino de la política pública y del comportamiento privado artificial, que conduce a la inversión productiva. . En este sentido, el gasto público eficiente no crea riqueza hasta que aumenta las oportunidades de inversión. Las políticas de gasto público, por tanto, deben evitar derrocharlos en usos no rentables, como financiar un mayor consumo o un consumo privado, y en su lugar, invertir, pública o privada, y fuera del entorno insustituible, debe destinarse a promover condiciones favorables para una mayor productividad.

Bengoa & Sánchez (2001) "*Crecimiento económico y desigualdad en los países latinoamericanos*". Este artículo presenta un modelo teórico de crecimiento endógeno que muestra la relación entre el crecimiento real del PIB per cápita y el gasto social. El modelo predice una relación cuadrática entre el gasto público en infraestructura y servicios sociales y la tasa de crecimiento económico. El modelo ha sido probado empíricamente utilizando una muestra representativa de las economías latinoamericanas desde 1975 hasta 1995. Los resultados muestran que existe una relación cuadrática entre la desigualdad en la distribución del ingreso (medida por el índice de Gini) y el crecimiento económico. Asimismo, se destaca la necesidad de realizar fuertes inversiones en infraestructura en los países menos adelantados, ya que es necesario adquirir la "capacidad social" necesaria para estimular el crecimiento.

A nivel nacional tenemos:

Bravo (2018). "*El Sistema Turístico y el Crecimiento Económico de la Provincia de Ambo - Huánuco 2017*" (tesis de maestría). Universidad de Huánuco. Huánuco, Perú. La investigación tuvo por objetivo analizar de qué manera se relaciona el sistema turístico con el crecimiento económico de la Provincia de Ambo – Huánuco 2017. Este estudio empleó un enfoque cuantitativo a nivel descriptivo utilizando un diseño transversal no experimental. La población consta de 12.454 viajeros al 2017, la muestra es altamente probabilística e incluye 373 viajeros. En cuanto a los turistas, la

encuesta encontró que los principales visitantes provienen de Huánuco, seguido de las ciudades de Pasco y Ucayali. Cuando solo el 11% de todas las atracciones turísticas son verdaderas, esto no impide los registros de visitas anuales y va en aumento. Los turistas entrevistados para esta encuesta dijeron tener recursos para el turismo. Asimismo, las atracciones de Ambo se pueden visitar regularmente durante la temporada festiva. El turismo es un problema que no parece acosar a las instituciones públicas, y hay poca evidencia de organización, a tal punto que los turistas, y mucho menos las empresas, no ven su trabajo, se ha acelerado la actividad y han surgido empresas especializadas en atender a los turistas. en varios distritos del estado. El turismo es la misión empresarial de una ciudad.

Carlos (2017). *“Gasto público en inversión y su incidencia en el crecimiento económico de la Libertad: 2000-2015”* (tesis de grado). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú. El trabajo de investigación tuvo como propósito determinar si el Gasto Público en Inversión ha incidido en el Crecimiento Económico de la región La Libertad en el periodo 2000 – 2015.

El diseño del estudio fue no experimental y longitudinal, ya que la evolución de dos variables analizadas a lo largo de una serie de años desde 2000 hasta 2015 explicó las variables y analizó su incidencia y correlaciones, el método de investigación es descriptivo y comparativo. Utilizamos un modelo econométrico de regresión lineal para examinar el impacto del gasto de inversión pública en el crecimiento económico en función del gasto.

Como resultado, los gobiernos están invirtiendo más en la implementación de grandes proyectos de infraestructura vial, riego, energía y saneamiento, pero las inversiones antes mencionadas se han realizado en el programa Eviews para modelos, econometría de regresión lineal e infraestructura del sector energético. educación. y la cultura no tienen ningún papel en el crecimiento económico regional, a diferencia de las inversiones en infraestructura de transporte, riego, agua y saneamiento, que tienen un impacto positivo en el crecimiento económico regional. Los gastos de inversión pública tienen un impacto efímero pero positivo en el crecimiento económico local, principalmente a través de la actividad económica en los servicios, la agricultura, la

manufactura y la minería administrados por el sector privado, aumentando el empleo, los impuestos, la producción y las exportaciones. el gasto en inversión en infraestructura tendrá un mayor impacto a largo plazo.

Machado & Toma (2017). “*Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú*”. Este estudio investigó la contribución de la inversión pública en infraestructura de transporte y comunicaciones al crecimiento económico regional en Perú. Esto se hizo con base en varias estimaciones utilizando datos de panel de 24 regiones en Perú de 2004 a 2014. En primer lugar, se utiliza para la estimación una metodología tradicional de datos de panel con efectos fijos. Las inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones contribuyen positivamente al PIB y al PIB por trabajador de la región. Luego seguimos la metodología de datos de panel espacial, considerando el impacto directo de las inversiones en infraestructura dentro de una región y los impactos indirectos que ocurren en toda la región. Los resultados muestran que mientras la inversión en transporte tiene un impacto positivo directo en el PIB regional, la inversión en transporte indirectamente contribuye al PIB.

Aguirre & Méndez (2015). “*Incidencia del sector pesquero en el crecimiento económico en el Perú durante el periodo 1970-2014*” (tesis de grado). Universidad Privada Antenor Orredo. Trujillo-Perú. El objetivo principal determinar la incidencia del Sector Pesquero en el Crecimiento Económico en el Perú durante el periodo en mención.

Los datos para el presente trabajo de investigación fueron recolectados a través del BCRP y el INEI, recolectando así datos anuales para las variables antes mencionadas. Después de recopilar los datos, aplicamos el modelo OLS para que el ciclo económico pudiera correrse aplicando el programa Eviews. El programa tiene en cuenta indicadores como el PIB nacional, el PIB pesquero y la inversión fija nacional total, y tiene un impacto positivo en el sector pesquero. Crecimiento económico del Perú durante el período de estudio.

Babilonia & Ramírez (2012). “*La inversión pública en estructuras básicas y la calidad de vida en el distrito de Punchana*” (tesis de maestría). Universidad Nacional de la Amazonía Peruana. Iquitos, Perú. Cuyo objetivo fue determinar la contribución de la inversión pública en infraestructura básica en la mejora de la calidad de vida de la población del Distrito de Punchana, durante el periodo 2003-2006. El estudio es descriptivo correlacional. Con base en datos estimados por el Instituto Nacional de Información Estadística durante el X Censo y el V Censo de Vivienda de 2005, el estudio se centró en la vivienda en el distrito de Punchan, que tenía un total de 32.400 unidades de vivienda. Hasta 367 viviendas.

En una de sus conclusiones muestra que gran parte de la población no recibe información sobre el inicio del servicio comunitario, o si la recibe, la recibe muy tarde, lo que incide en la incapacidad del individuo para planificar las actividades diarias. , hogares y empresas. Aproximadamente la mitad no recibió información sobre cómo comenzar a trabajar. De quienes afirmaron haberlo recibido, más del 60% lo recibió en un plazo razonable, mientras que el resto lo recibió cerca del inicio o cuando ya se había iniciado la obra. Además, también se observaron problemas para completar el trabajo a tiempo, con más del 60% creyendo que el trabajo está retrasado.

Valverde et al (2014). “*La inversión pública y la actividad económica en el Perú: 1994-2013*” (tesis de grado). Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo, Perú. El propósito del estudio fue determinar el impacto de las inversiones públicas en la actividad económica del Perú entre 1994 y 2013, con el fin de comprender si y en qué medida las inversiones públicas contribuyen a la promoción de la actividad económica en la economía nacional.

Para llevar a cabo este trabajo se recopiló información de los informes estadísticos del Banco Central de Reserva del Perú y del Instituto Nacional de Estadística e Informática, se elaboraron gráficas en las que se pudo observar la evolución de la inversión pública y el PIB, y finalmente modelos econométricos. fueron creados. se estima para determinar en qué medida las inversiones afectan la actividad económica de la empresa.

Los resultados muestran que las inversiones públicas tienen un efecto positivo en el nivel de actividad económica del país, ya que, en comparación con los países sudamericanos, las inversiones públicas son mayores en los sectores de transporte y comunicaciones y relativamente menores en los campos de la salud y la educación; por lo tanto, el gobierno peruano debe prestar más atención a la salud y la educación para aumentar la productividad y la competitividad del país.

### **3.2. Bases teóricas**

#### **2.2.1. Inversión pública**

Valverde et al (2014) Se afirma que las inversiones estatales son uno de los elementos básicos de la política económica y parte integrante de la política financiera estatal. De hecho, la mayor parte de los fondos para la construcción y desarrollo de carreteras, puertos, vías férreas, aeropuertos, represas, sistemas de electricidad, alcantarillado y agua potable provienen del presupuesto de inversión pública. La mayoría de los países siguen el proceso de evaluación social del programa, cuyo objetivo es descubrir y medir la verdadera contribución de la inversión pública al crecimiento económico del país. (pp. 14-15).

Chang (2007) manifiesta “la inversión pública debe desempeñar un papel fundamental en cualquier estrategia nacional de desarrollo para erradicar la pobreza, incluido el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Los mercados son mecanismos poderosos para el desarrollo económico, pero a menudo no logran promover el dinamismo económico y la justicia social necesarios para el desarrollo económico sostenible”.

Es poco probable que los mercados respondan adecuadamente a las necesidades básicas de los ciudadanos más pobres con un sistema de "un dólar por voto". Sin embargo, la investigación sobre medicamentos para bajar de peso cuesta 20 veces más que la investigación sobre la malaria, que mata a más de un millón de víctimas cada año. Si se busca un desarrollo de largo alcance y políticamente sostenible, se deben encontrar mecanismos para satisfacer todas las necesidades básicas.

Debido al "efecto pull", la inversión pública también es una herramienta importante para mejorar la actividad del sector privado. Durante las últimas dos décadas, ha habido una tendencia a suponer que toda inversión pública tiene un "efecto de atracción" sobre la inversión privada. Sin embargo, el "desplazamiento" se convierte en una posibilidad importante solo cuando la economía está cerca del pleno empleo. En la mayoría de los países donde los recursos de apoyo están infrautilizados o en aumento, se espera que la inversión pública "alcance" a la inversión privada. La inversión pública puede contribuir al desarrollo económico, especialmente en sectores que complementan la inversión del sector privado (p. ej., infraestructura vial en regiones clave de exportación agrícola, inversión en capacitación en ingeniería para industrias nuevas y en crecimiento, inversión en sectores de inversión de capital que son demasiado riesgosos) y en la inversión Departamento. sector privado. (pp. 6-7).

Roy (2006) citado por Chang (2007) Tenga en cuenta que la inversión pública está disminuyendo en muchos países en desarrollo. La inversión pública como porcentaje del PIB ha caído desde picos del 10% a principios de la década de 1980 a poco más del 5% en 2000 en los países en desarrollo. Esta disminución fue particularmente severa en América Latina, donde cayó del 8% al 9% a fines de la década de 1970 a menos del 3% en 2000. La realidad es que poner demasiado énfasis en la estabilidad por encima de otros objetivos como el crecimiento, el empleo y el desarrollo reduce la inversión de todo tipo. De manera similar, los criterios para equilibrar los presupuestos no distinguieron entre gastos corrientes y gastos de capital. Esto significa que los gobiernos están recortando la inversión pública en lugar del gasto corriente.

Nuestra preocupación por la tendencia a la baja de la inversión pública claramente no significa que la inversión pública siempre funcionará. La mala gestión de la inversión pública es un problema en muchos países en desarrollo y se necesitan medidas para mejorarlo. Este es el tema de interés en esta desambiguación. (p. 7).

### **2.2.2. Crecimiento económico**

El crecimiento económico es el aumento de los ingresos o el valor de los bienes y servicios finales producidos por una economía (generalmente un país o una región) durante un período de tiempo (generalmente un año). Por lo tanto, en términos de crecimiento económico, podemos entender la tasa de cambio (positiva) del Producto Interno Bruto (PIB) de una economía durante un período de tiempo determinado.

Mankiw (2012) citado por Bravo (2018) Muestra que el crecimiento económico en un país generalmente ocurre en el corto plazo, pero esta información debe basarse en horizontes de tiempo más largos. En el corto plazo, está impulsado por cambios en la demanda agregada, es decir, cambios en el gasto agregado de la economía durante un período de tiempo determinado. A la larga, proviene de la oferta total, la cantidad total de bienes y servicios vendidos a precios asequibles.

Algunas características del crecimiento económico son: Capital humano, cuantas más personas, mayor es la tasa de crecimiento. Ir a la escuela afecta el desarrollo humano. Los consumidores versus el trabajo y la riqueza influyen en el crecimiento del ingreso 'per cápita'.

Determinantes del crecimiento económico: fuerza de trabajo, capital físico, recursos naturales y tecnología. Hoy en día, la tecnología es el factor más influyente ya que la contribución de la tecnología en el aumento de la productividad beneficia a la economía de un país.

La riqueza de un país es lo que lo distingue de los demás. Por lo tanto, las políticas utilizadas por los países siempre deben estar alineadas con el crecimiento económico del país. Los incentivos para la inversión futura y, por lo tanto, apoyar los impuestos que contribuyen a la riqueza nacional deben mantenerse en niveles apropiados de empleo. Garantizar es lo más importante. (pp. 47-49).

Jiménez (2011) Recuerde que el análisis del crecimiento del país se centra en el crecimiento del PIB. Entre otras cosas, se enfoca en la tasa de crecimiento del país durante un período de tiempo específico. Sin embargo, debido a que el PIB es una variable altamente agregada, tiene ciertas limitaciones cuando se trata de analizar el nivel de desarrollo y bienestar de un país. Por ejemplo, los residentes de dos países

con el mismo PIB no necesariamente disfrutan del mismo nivel de felicidad si un país tiene una población mayor. Por lo tanto, la mejor manera de hacer comparaciones internacionales es observar el PIB de un país en relación con su población.

El PIB per cápita, o per cápita, es una mejor estimación de la felicidad. Desafortunadamente, también existen algunas restricciones, en su mayoría relacionadas con la distribución del ingreso. Por lo tanto, cabe señalar que el PIB per cápita es solo un indicador promedio. Si una sociedad se caracteriza por una sobreconcentración de la riqueza, el promedio no resultará una buena aproximación a la felicidad de la mayoría de sus habitantes. A pesar de estas dificultades, el PIB per cápita se puede utilizar para comparar, por ejemplo, las tasas de crecimiento de las populosas China e India con las de otros países. Además, la literatura sugiere que el PIB per cápita puede ser un buen indicador del bienestar de la población de un país, ya que está altamente correlacionado con otras medidas de calidad de vida como la esperanza de vida y la mortalidad (pp. 17-18).

Amate & Guarnido (2011) Tomando nota de que la riqueza mundial ha aumentado significativamente desde 1950 debido a los efectos combinados de la segunda revolución industrial, el aumento de la productividad y el progreso tecnológico. Este tipo de desarrollo basado únicamente en el crecimiento económico ha creado graves desigualdades, y el ritmo de desarrollo varía de un país a otro y de una región a otra.

De hecho, desde 1970, y especialmente durante las últimas dos décadas, el desarrollo humano ha logrado un progreso notable en todas las capacidades humanas en las áreas de salud, educación e ingresos. la teoría neoclásica, y la desigualdad continúa ampliándose tanto dentro como entre países, y es uno de los principales obstáculos para el desarrollo humano. El seguimiento de las tendencias recientes del desarrollo humano a través de la lente del Índice de Desarrollo Humano (IDH) sugiere que incluso si la evolución del desarrollo humano fuera casi universal (3 de 135 países que representan el 92% de la población mundial, solo el país está evolucionando). El IDH es más bajo que en 1970), no todos los países avanzan al mismo ritmo y el cambio es significativo. (p. 47).

PNUD (2010) Amate & Guarnido (2011) cita por reporta que “los progresos en educación y, en menor medida, en salud han sido más homogéneos y sostenidos, mientras que el crecimiento de los ingresos ha mostrado mayor disparidad entre países” (p. 47).

De la misma forma Amate & Guarnido (2011) “indica que desde 1980 la desigualdad en la distribución de los ingresos se ha profundizado en muchos más países que en los que ha disminuido. Por cada país que ha reducido la desigualdad en los últimos 30 años, más de dos han empeorado”.

Como puede verse en el Gráfico III.1, en Europa y Asia Central, la desigualdad sigue siendo alta a pesar del aumento de la desigualdad como resultado de diversas liberalizaciones económicas y políticas en países como partes de la ex Unión Soviética. Índice de Gini.

En la mayoría de los países del este de Asia y el Pacífico, la desigualdad actual en la distribución del ingreso es peor que hace décadas, ya que el crecimiento industrial amplía la brecha entre las áreas urbanas y rurales. La agricultura se está volviendo menos importante y la brecha salarial entre los niveles educativos se está ampliando. En el África subsahariana, por otro lado, la desigualdad aumentó en la década de 1980 y luego disminuyó en consonancia con el crecimiento económico a largo plazo.

América Latina y el Caribe han tenido durante mucho tiempo la desigualdad de ingresos y riqueza más alta del mundo. Hoy, a pesar de tener el coeficiente de Gini más alto de todas las regiones, ha logrado grandes avances a través del aumento del gasto público y una sociedad focalizada. política (pp 47-48).

### **Producto bruto interno (PBI)**

Mankiw (2012) citado por Bravo (2018) Las cuentas nacionales tienen en cuenta el tamaño del PIB, lo que deja claro que solo incluye productos y servicios que han surgido en el marco de la economía formal (es decir, trabajar ilegalmente, intercambiar servicios entre amigos, etc.) que se comercian ilegalmente. están excluidos). Es importante recordar que el PIB está relacionado con la producción en

una región específica, independientemente del origen de la empresa. Las empresas francesas con operaciones de fabricación en Chile contribuyen al PIB de Chile, citando ejemplos concretos. La valoración monetaria del PIB se puede realizar a precios de mercado (incluidos subsidios e impuestos indirectos) o al costo de los factores. Hay diferentes formas de clasificar el PIB:

**El PIB** nominal representa el valor financiero que se obtiene al sumar los servicios y bienes producidos por el sistema económico a su valor presente en el año en que fueron producidos o creados. Esto ayuda a medir el PIB a lo largo del tiempo y evitar distorsiones causadas por la inflación. El PIB real, por otro lado, es el valor monetario absoluto en un valor constante (en precios de un año como punto de referencia). Finalmente, el PIB per cápita intenta medir la riqueza material disponible en un país dividiendo el PIB total por el número de habitantes. Por supuesto, los resultados no reflejan la realidad de cada persona, ya que la distribución de la riqueza varía mucho.

El PIB nominal representa el valor financiero que se obtiene al sumar los servicios y bienes producidos por el sistema económico a su valor presente en el año en que fueron producidos o creados. Esto ayuda a medir el PIB a lo largo del tiempo y evitar distorsiones causadas por la inflación. El PIB real, por otro lado, es el valor monetario absoluto en un valor constante (en precios de un año como punto de referencia). Finalmente, el PIB per cápita intenta medir la riqueza material disponible en un país dividiendo el PIB total por el número de habitantes. Por supuesto, los resultados no reflejan la realidad de cada persona, ya que la distribución de la riqueza varía mucho.

Las inundaciones en Uruguay aumentarían la cantidad de personas y el PIB que tendrían que trabajar para reconstruir el país y salvar los daños. Si bien el daño fue irreparable y muchas personas perdieron sus casas o sufrieron pérdidas irreparables, estos datos sugieren que el país se ha desarrollado aun cuando no lo es. Esto muestra que, si bien el PIB determina la actividad económica, el PIB no distingue entre causas positivas y negativas. Teniendo en cuenta un país con recursos forestales excesivos, si se talan todos los bosques en un año, el PIB aumentará significativamente durante este

período, pero a la larga la región se empobrecerá debido a la pérdida de recursos forestales. El sistema económico actual tiene implicaciones tanto económicas como ecológicas por la manera desastrosa de eliminar uno de los ejes fundamentales de esta situación: el despilfarro de energía. El PIB no refleja esto, sino el movimiento de dinero que se produce en una determinada zona, independientemente de cómo se haya recaudado el capital. (pp. 50-52).

### **3.3. Bases conceptuales**

#### **a. Inversión pública**

Inversión pública significa recursos públicos para crear, aumentar, mejorar o complementar el capital físico del sector público y/o el capital humano para mejorar la capacidad de prestación de servicios y/o producir bienes para la nación.

#### **b. Transporte**

El transporte es una actividad del tercer sector, entendida como el movimiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (origen) a otro (destino) utilizando un vehículo (medio o sistema de transporte) con una determinada infraestructura.

#### **c. Crecimiento económico**

El crecimiento económico se define como un aumento en la utilidad o el valor de los bienes y servicios finales producidos por una economía (país o región) durante un período de tiempo determinado (generalmente un año). A medida que estos indicadores mejoren, deberían aumentar el estilo de vida de la población. En general, la variable que suele utilizarse para medir las ganancias es el producto interno bruto (PIB), que es el precio de mercado de los bienes y servicios finales producidos por un país durante un período de tiempo.

**d. Producto bruto interno (PBI)**

El PIB es un término que incluye la cantidad total de servicios y bienes producidos por un país durante un período de tiempo determinado, expresado en términos de cantidades o precios de moneda.

**e. Valores a precios constantes**

El valor a precio constante es una forma de estimar la cantidad a un precio en un momento dado. La cantidad así estimada se llama cantidad real. El propósito de los precios fijos es reducir la inflación.

**f. Valores a precios corrientes**

El valor al precio actual es una forma de magnitud del valor medido al precio actual utilizando precios para el mismo período. En ocasiones hablamos del nominal o cantidad de dinero igual al precio actual.

## **CAPÍTULO IV. MARCO METODOLÓGICO**

### **4.1. Ámbito de estudio**

La investigación se llevó a cabo en la región Huánuco, considerando la inversión pública realizada en el rubro de transporte por el gobierno central, gobierno regional y los gobiernos locales, en el periodo 2008 al 20221; asimismo el crecimiento económico del sector transportes en dicho periodo en la región Huánuco.

### **4.2. Tipo y nivel de investigación**

#### **4.2.1. Tipo de estudio**

La investigación es: observacional es decir no existe intervención del investigador; es decir, sin la intervención del investigador; los datos reflejan la progresión natural de los eventos y están fuera del control del investigador. Nuevamente, esto es transversal basado en la cantidad de veces que se mide la variable de estudio y la variable se mide una vez. (Supo, 2012, p. 1) .

#### **4.2.2. Nivel de estudio**

El presente trabajo de investigación por sus características constituye una investigación de nivel descriptiva correlacional (Hernández & et al, 2010), que permitió al investigador describir las variables en estudio y además establecer la asociación entre dichas variables a través de la correlación.

### **4.3. Población y muestra**

#### **4.3.1. Descripción de la población**

La población estuvo conformada por las inversiones públicas en transportes realizadas por el gobierno central, regional y los gobiernos locales en la región

de Huánuco periodo 2008 – 2021; de igual manera se consideró el crecimiento económico en dicho periodo.

#### 4.3.2. Muestra y método de muestreo

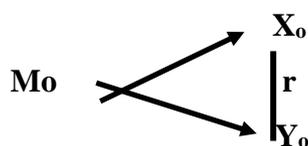
La muestra fue igual a la población, las inversiones públicas en el sector transportes realizadas por el gobierno central, regional y los gobiernos locales en la región de Huánuco periodo 2008 – 2021, asimismo, el crecimiento económico en dicho periodo formó parte de la muestra. El tipo de muestreo fue censal (Hernández & et al, 2010) quien indica que “sólo cuando queremos realizar un censo debemos incluir en el estudio a todos los casos (personas, animales, plantas, objetos) del universo o la población”.

#### 4.3.3. Criterios de inclusión y exclusión

Se incluirán las inversiones públicas en transportes realizadas por el gobierno central, regional y los gobiernos locales en la región de Huánuco periodo 2008 – 2021

#### 4.4. Diseño de la investigación

El presente trabajo de investigación pertenece al diseño no experimental transversal correlacional (Hernández, Fernández, & Batista, 2014, p. 127), porque no se manipulará la variable independiente, y tampoco se tendrá un grupo de control; cuyo esquema se presenta el siguiente diagrama:



Dónde:

$M_o$  = Muestra/Observación

$X_o$  = Observación de la variable independiente

$Y_0$  = Observación de la variable dependiente

$r$  = Relación entre las variables.

$r$  representa la posible correlación entre variables, que se puede calcular utilizando el coeficiente de correlación de Pearson, entre otros.

#### **4.5. Técnicas para el procesamiento y análisis de datos**

##### **4.5.1. Técnicas.**

Se utiliza como técnica la recolección de información directa: para la variable independiente inversión estatal en transporte, los datos se recolectarán en consulta amistosa con el Ministerio de Economía y Finanzas. Y para la variable dependiente crecimiento económico del sector se tomó datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática, información disponible a junio de 2017.

##### **4.5.2. El instrumento.**

Utilice la tabla de datos como una herramienta para registrar todos los datos sobre la variable en estudio.

###### **4.5.2.1. Validación y confiabilidad del instrumento**

Dado que los datos utilizados provienen de fuentes y gobiernos confiables, que están disponibles en los sitios web oficiales de cada industria involucrada en el estudio, no es necesario verificar u obtener puntajes de confiabilidad.

###### **4.5.2.2. Confiabilidad de los instrumentos para la recolección de datos**

La confiabilidad de los instrumentos se hará mediante juicio de 5 expertos

#### **4.6. Técnicas para el procesamiento de análisis de datos**

##### **➤ Programas estadísticos**

La información se obtiene mediante guías de observación y luego se traslada a la base de datos; Se utilizará el software Excel y SPSS 24 para procesar los datos obtenidos.

➤ **Prueba de normalidad**

Este es un proceso que consiste en probar si los datos obtenidos de una o más muestras de la variable dependiente siguen una distribución normal. Dado que las variables de estudio son cuantitativas, entonces se realizará esta prueba, si son cualitativas, la prueba no será necesaria. Las pruebas de normalidad se midieron con: Kolmogorov-Smirnov; comparaciones de Shapiro y Wilks; Pruebas de Anderson-Darling y Chi-cuadrado para bondad de ajuste (Guillén & Valderrama, 2015, p 85).

#### **4.7. Aspectos Éticos**

En este estudio se protege la identidad e integridad de los participantes, y se adecuan los aspectos éticos al propósito del trabajo de brindar consentimiento informado y confidencial para el libre intercambio de información anónima de todos los participantes.

- **Confidencialidad:** La identidad de los informantes involucrados en el estudio fue protegida por el diseño del estudio. La confidencialidad requiere el anonimato de la identidad de los participantes de la investigación y la confidencialidad de la información que revelan.
- **Consentimiento informado:** Comienza desde el momento en que se recopila la información de los participantes de la investigación; los investigadores tienen la obligación ética de garantizar que los sujetos puedan dar su consentimiento informado sin ningún tipo de coerción. En el estudio actual, los funcionarios del área de Pillco Marca recibieron permiso oficial para participar en este estudio de forma voluntaria.

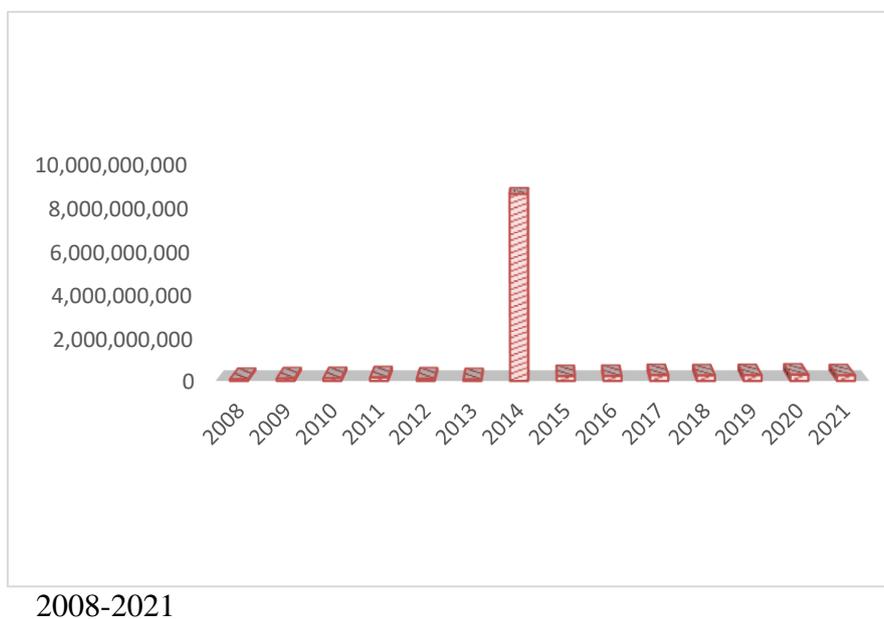
- **Respeto a los derechos del sujeto:** Los participantes fueron tratados adecuadamente, con sus derechos respetados durante el estudio, incluso si tuvieron que interrumpir o retirar su participación por cualquier motivo.
- **Manejo de riesgos:** Los riesgos se redujeron a los participantes que colaboraron en el estudio. El investigador cumple con toda responsabilidad y obligación con los participantes, procesando correctamente los datos proporcionados por estos.

## CAPÍTULO V. RESULTADOS

### 5.1. Análisis descriptivo

El propósito de este estudio es determinar la relación entre la inversión en transporte público y el crecimiento económico del sector en la región de Vanuko desde 2008 hasta 2021. Los resultados obtenidos se analizaron de acuerdo con los objetivos y supuestos planteados en el estudio. Los métodos utilizados para este fin son cuantitativos y utilizan soporte estadístico, lo que permite archivar los datos obtenidos como producto como un documento que puede ser presentado de manera específica en tablas y gráficos utilizando la prueba de correlación de Pearson; le permite recopilar estadísticas sobre variables y dimensiones, cuyos datos se presentan en las siguientes páginas de manera clara, organizada y explicada.

Fig. N°01. Evolución de la inversión de sector transporte del gobierno central

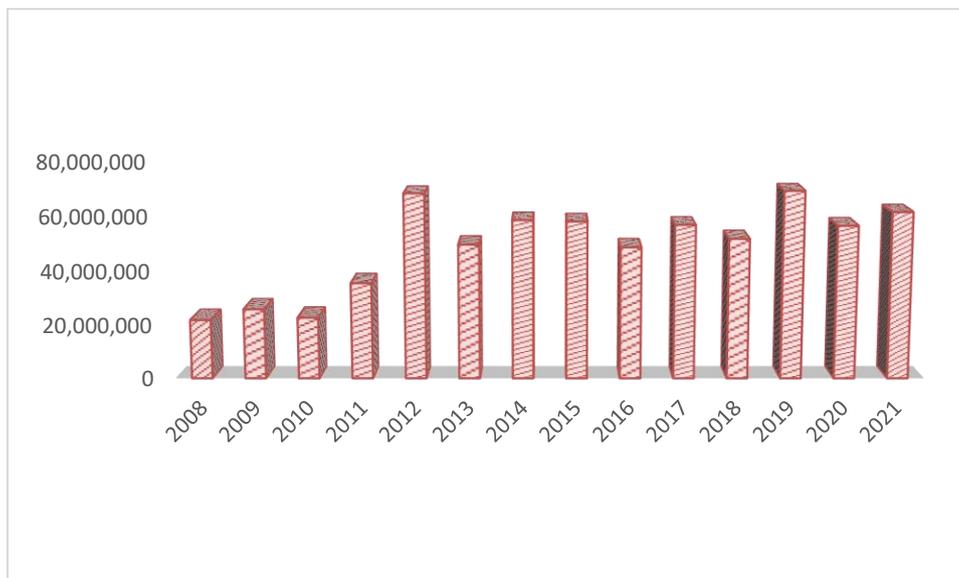


El periodo 2008-2012 se aprecia una inversión de mediano plazo con tendencia al alza ya que la inversión promedio en el transporte se logró en un 1.0% realizando el análisis se observa que en el año 2008 la inversión en sector transporte fue a S/. 85,919,796 soles y para el año 2012 se observa una inversión a S/. 107,161,861 soles el cual representa 1.0%. Asimismo, se puede dilucidar la inversión en el año 2011 el cual ascendió a S/. 166,085,885 soles y representa un incremento en 1.0% mientras que la menor tasa de inversión se observó en el año 2008.

En el período de 2013 a 2017, la inversión de mediano plazo tendió a aumentar y disminuir, alcanzando la inversión promedio en el sector transporte 1,0 y 78%, respectivamente, y el análisis de gestión encontró que la inversión en el sector transporte en 2013 fue de S/. 74 176 413 soles, aumentado a S/ en 2017. 273,444,324 soles con una inversión del 2.0%. Asimismo, el mayor monto de inversión en 2014 se estima en S/. 8,635,490,293 soles, un aumento de 78%, mientras que el nivel más bajo de inversión en 2013.

Las inversiones en el periodo 2018-2021 tienen tendencia a incrementarse, ya que su inversión promedio en transporte alcanza el 3.0%, analizando para encontrar que las inversiones en el sector transporte en el 2018 fueron S/. 261,030,868 soles, inversión 2021 S/. 265.368.246 soles o 2,0%. Asimismo, se pueden conocer las mayores inversiones del 2020 y cuando S/. 295,045,988 soles, un aumento de 2.0%, mientras que el nivel más bajo de inversión en 2018.

Fig. N°2. Evolución de la inversión de sector transporte del gobierno regional



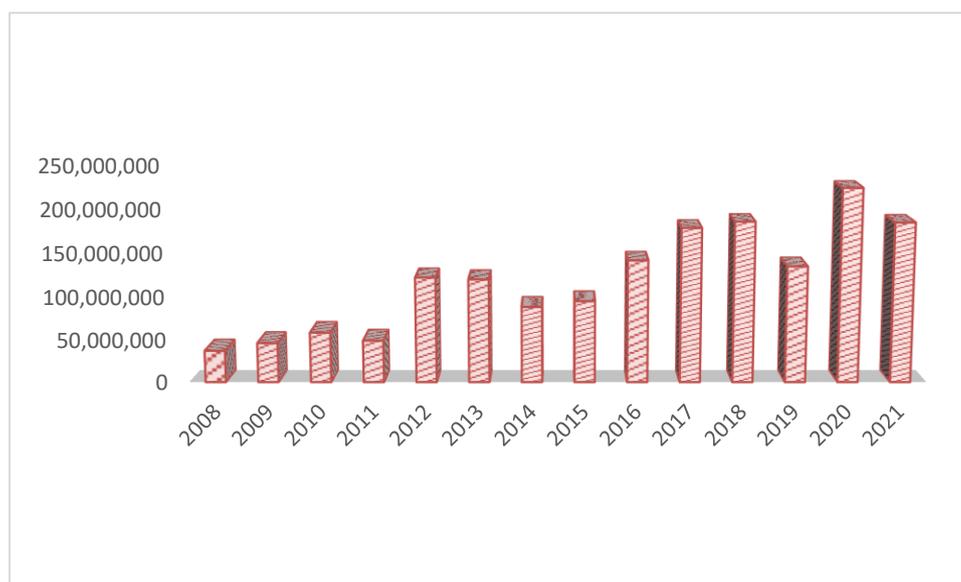
2008-2021

El periodo 2008-2012 se aprecia una inversión de mediano plazo con tendencia al alza ya que la inversión promedio en el transporte se logró en un 3.0% realizando el análisis se observa que en el año 2008 el gasto en sector transporte fue a S/. 21,787,954 soles y para el año 2012 se observa una inversión a S/. 68,395,062 soles el cual representa 10.0%. Asimismo, se observa la inversión más alta se obtuvo en el año 2012.

El período 2013-2017 mostró un crecimiento de mediano plazo y una tendencia al alza, con inversiones promedio en el sector transporte alcanzando 8.0%, y el análisis de gestión encontró que las inversiones en el sector transporte en 2013 fueron S/. 49,699,011 soles, incrementado a S/ en 2017. 56,878,513 soles con una inversión del 8.0%. Asimismo, el mayor incremento en 2014 alcanzó los S/. 58,621,384 soles, tasa de inversión del 9% y la tasa de crecimiento más baja en 2016 - 48,673,972.

El periodo 2018-2021 muestra un crecimiento de mediano plazo y una tendencia al alza, ya que la inversión promedio en transporte alcanza el 3.0%, se realiza un análisis para encontrar que el sector transporte en el 2018 es de S/. 51,792,414 soles, que corresponde al 8.0%, las inversiones en el 2021 son S/. 61.565.403 soles correspondiente al 9,0%. Asimismo, se puede calcular el monto máximo de inversión para el 2019 en S/. 69,291,342 soles, un incremento de 10% y la tasa de inversión más baja de 2018.

Fig. N°3 Evolución de inversión de sector transporte de gobiernos locales 2008-



2021

El periodo 2008-2012 muestra una tendencia creciente para las inversiones en el mediano plazo, cuando las inversiones promedio en transporte alcanzaron 4.0%, se hizo un análisis para establecer que las inversiones en el sector transporte en el 2008 fueron S/. 36,693,813 soles, inversiones 2012 S/. 121.691.323 soles, correspondiente al 7,0%. Asimismo, las mayores inversiones se realizaron en 2012.

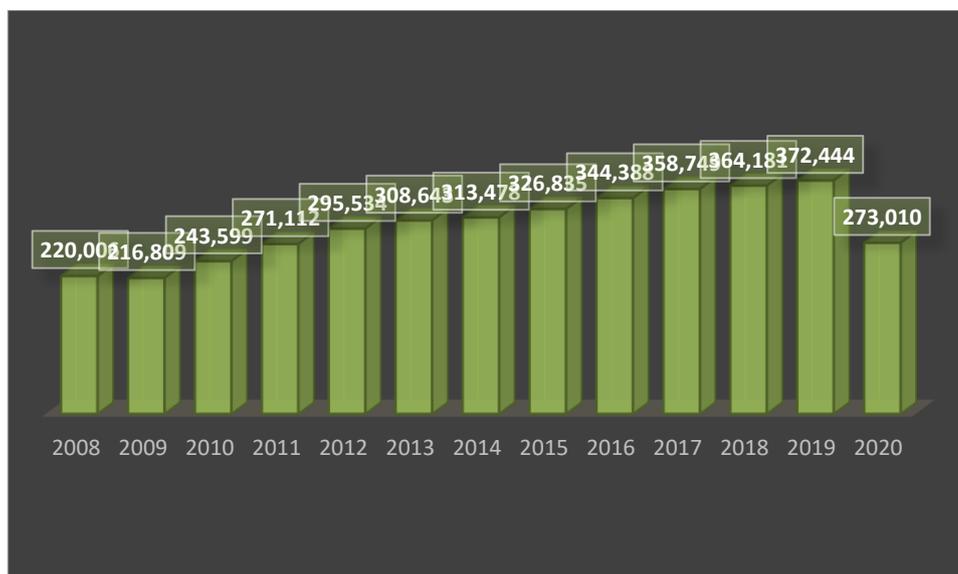
En el periodo del 2013 al 2017 se observa una tendencia creciente de la inversión en el mediano plazo, pues su inversión promedio en el sector transporte alcanza el 9.0%, por lo que se hace un análisis para encontrar que la inversión en el sector transporte en el año 2013 fue de S/. 119,515,219 soles, incrementado a S/ en 2017. 178.605.529 soles, aporte 11,0%. Asimismo, 2017 tuvo el nivel de inversión más alto, mientras que 2014 tuvo el nivel de inversión más bajo con 87, 707 y 336, respectivamente. Sole es inversión 5,0%.

La inversión a mediano plazo está aumentando de 2018 a 2021, y la inversión promedio en transporte alcanzó el 12,0%. El análisis arrojó que las inversiones en transporte en 2018 fueron S/. 185,804,962 soles, inversión 2021 S/. 184.747.300 soles, correspondiente al 11,0%. Asimismo, se podrán conocer las mayores inversiones del 2020 y cuando S/. 224.179.063 soles o 14,0%, mientras que el nivel de inversión más bajo en 2019 fue de 134.570.014 soles o 8%.

## CRECIMIENTO ECONÓMICO EN EL SECTOR TRANSPORTE

### VALORES A PRECIOS CONSTANTES

Fig. N°4. Miles de soles

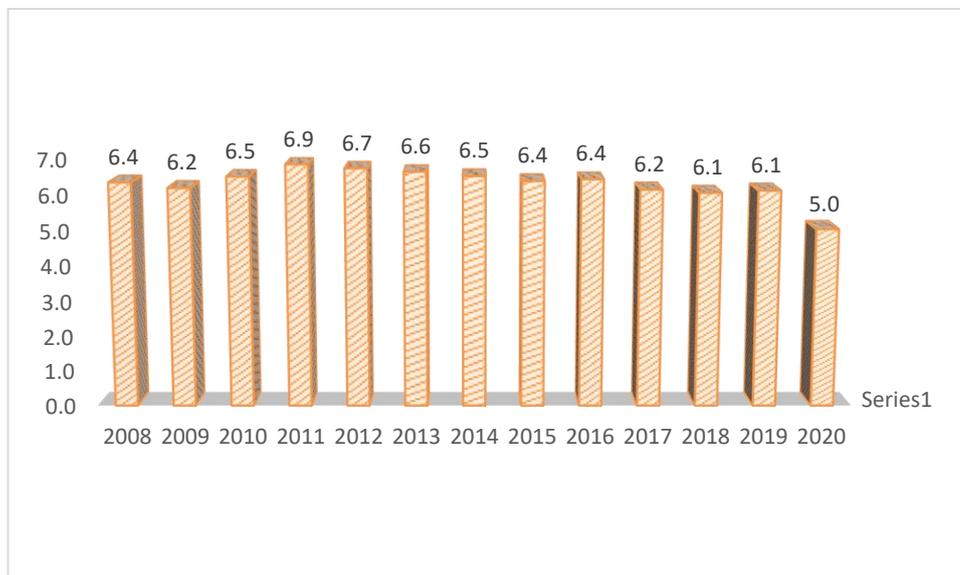


El periodo 2008-2012 se aprecia un crecimiento económico de mediano plazo con tendencia al alza ya que su crecimiento económico promedio en el transporte se logró en un 6.0% realizando el análisis se observa que en el año 2008 el crecimiento económico en sector transporte fue a S/. 220,006 en miles de soles y para el año 2012 se observa un crecimiento económico a S/. 295,534 miles de soles el cual representa 8.0%. Asimismo, se observa el crecimiento económico más alto se obtuvo en el año 2012, mientras que el crecimiento económico más bajo se obtuvo en el año 2009 con S/. 216, 809 que representa el 6%.

El periodo 2013-2017 se aprecia un crecimiento económico de mediano plazo con tendencia al alza ya que su crecimiento económico promedio en sector transporte se logró en un 9.0% realizando el análisis se observa que en el año 2013 el crecimiento económico en el sector transporte fue de S/. 308,643 miles de soles y para el año 2017 se incrementó a S/. 358,749 miles de soles el cual representa un crecimiento económico de 9.0%. Asimismo, se puede dilucidar el crecimiento más alto en el año 2017, mientras que la menor tasa de crecimiento económico se observó en el año 2013.

El periodo 2018-2020 se aprecia un crecimiento económico de mediano plazo con tendencia al alza ya que su crecimiento económico promedio en el transporte se logró en un 9.0% realizando el análisis se observa que en el año 2018 el crecimiento económico en sector transporte fue a S/. 364, 181 miles de soles y para el año 2020 se observa un crecimiento económico a S/. 273,010 miles soles el cual representa 7.0%. Asimismo, se puede dilucidar el crecimiento económico más alto en el año 2019 con 372,444 miles de soles y representa un 9.0% mientras que la menor tasa de crecimiento económico se observó en el año 2020.

Fig. 5. Estructura porcentual

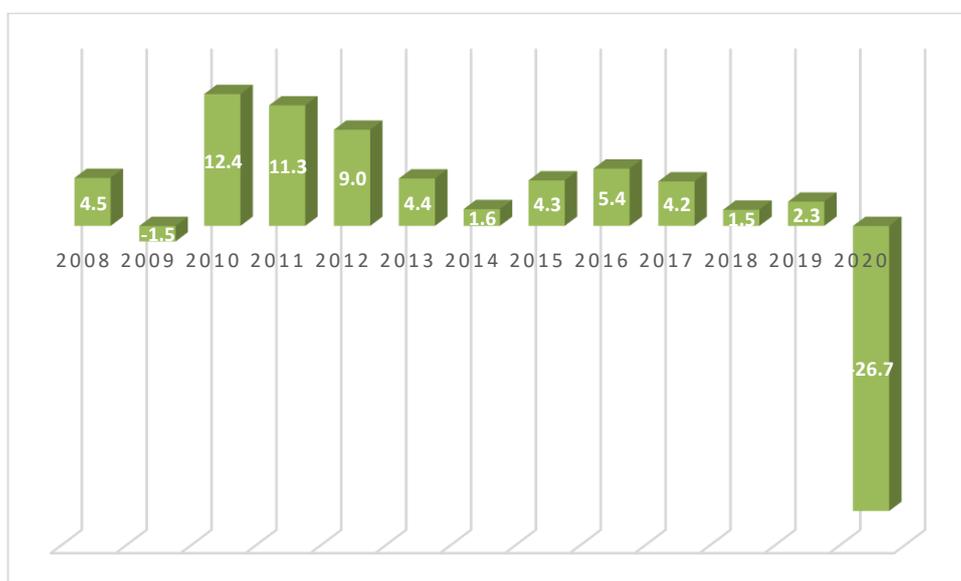


El periodo 2008-2012 se aprecia una estructura porcentual de mediano plazo con tendencia al alza ya que su estructura porcentual promedio en el transporte se logró en un 6.5% realizando el análisis se observa que en el año 2008 la estructura porcentual en sector transporte fue de 6.4 y para el año 2012 se observa una estructura porcentual 6.7. Asimismo, se observa una estructura porcentual más alto en el año 2011 con 6.9, mientras que la estructura porcentual más bajo se obtuvo en el año 2009 con 6.2.

El periodo 2013-2017 se aprecia una estructura porcentual de mediano plazo con tendencia a la baja ya que su estructura porcentual promedio en el transporte se logró en un 6.4% realizando el análisis se observa que en el año 2013 la estructura porcentual en sector transporte fue de 6.6 y para el año 2017 se observa una estructura porcentual 6.2. Asimismo, se observa una estructura porcentual más alto en el año 2013, mientras que la estructura porcentual más bajo se obtuvo en el año 2017.

El periodo 2018-2020 se aprecia una estructura porcentual de mediano plazo con tendencia a la baja ya que su estructura porcentual promedio en el transporte se logró en un 5.7% realizando el análisis se observa que en el año 2018 la estructura porcentual en sector transporte fue de 6.1 y para el año 2020 se observa una estructura porcentual 5.0. Asimismo, se observa una estructura porcentual más alto en los años 2018 y 2019 con 6.1 en ambos casos, mientras que la estructura porcentual más bajo se obtuvo en el año 2020.

Fig. 6. Variación porcentual del índice de volumen físico



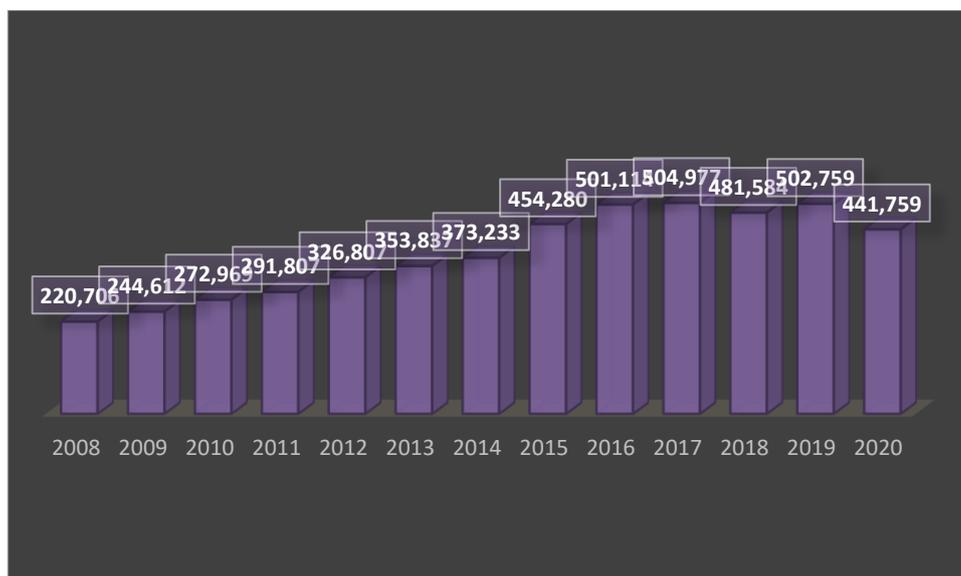
El periodo 2008-2012 se aprecia una variación porcentual del índice de volumen físico de mediano plazo con tendencia al alza y baja, realizando el análisis se observa que en el año 2008 la variación porcentual del índice de volumen físico en sector transporte fue de 4.5 y para el año 2012 se observa una variación porcentual del índice de volumen físico 9.0. Asimismo, se observa una variación porcentual del índice de volumen físico más alto en el año 2010 con 12.4, mientras que la variación porcentual del volumen físico más bajo y negativo se obtuvo en el año 2009 con -1.5.

El periodo 2013-2017 se aprecia una variación porcentual del índice de volumen físico de mediano plazo con tendencia al alza, realizando el análisis se observa que en el año 2013 la variación porcentual del índice de volumen físico en sector transporte fue de 4.4 y para el año 2017 se observa una variación porcentual del índice de volumen físico 4.2. Asimismo, se observa una variación porcentual del índice de volumen físico más alto en el año 2016 con 5.4, mientras que la variación porcentual del índice de volumen físico más bajo se obtuvo en el año 2014 con 1.6.

El periodo 2018-2020 se aprecia una variación porcentual del índice de volumen físico de mediano plazo con tendencia al alza y baja, realizando el análisis se observa que en el año 2018 la variación porcentual del índice de volumen físico en sector transporte fue de 1.5 y para el año 2020 se observa una variación porcentual del índice de volumen físico -26.7. Asimismo, se observa una variación porcentual del índice de volumen físico más alto en el año 2019 con 2.3, mientras que la variación porcentual del índice de volumen físico más bajo y negativo se obtuvo en el año 2020 con -26.7.

Valores a precios corrientes

Fig. 7. .Miles de soles

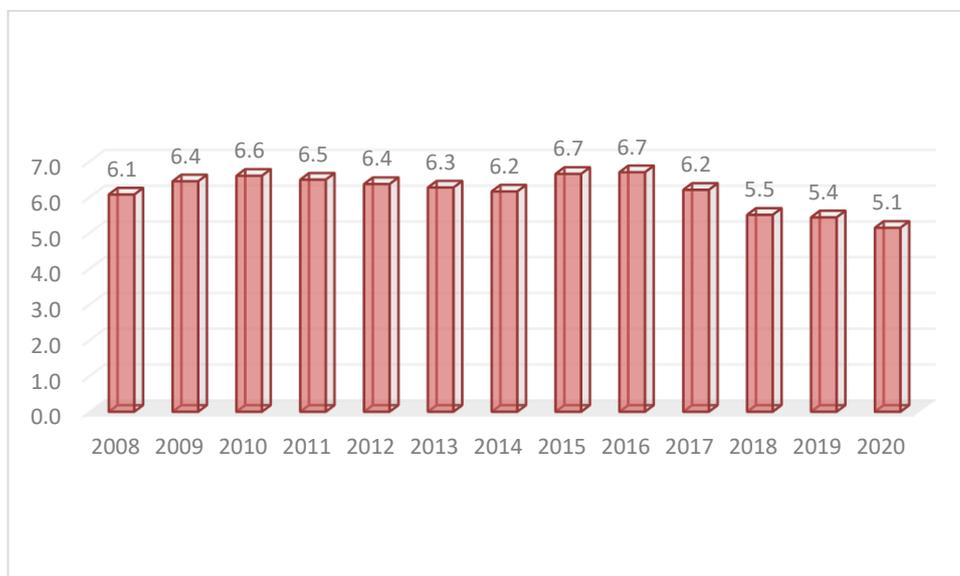


El periodo 2008-2012 se aprecia un crecimiento económico de mediano plazo con tendencia al alza ya que su crecimiento económico promedio en el transporte se logró en un 6.0% realizando el análisis se observa que en el año 2008 el crecimiento económico en sector transporte fue a S/. 220,706 en miles de soles y para el año 2012 se observa un crecimiento económico a S/. 326,807 miles de soles el cual representa 7.0%. Asimismo, se observa el crecimiento económico mal alto se obtuvo en el año 2012, mientras que el crecimiento económico más bajo se obtuvo en el año 2008.

El periodo 2013-2017 se aprecia un crecimiento económico de mediano plazo con tendencia al alza ya que su crecimiento económico promedio en el transporte se logró en un 9.0% realizando el análisis se observa que en el año 2013 el crecimiento económico en sector transporte fue a S/. 353,837 en miles de soles y para el año 2017 se observa un crecimiento económico a S/. 504,977 miles de soles el cual representa 10%. Asimismo, se observa el crecimiento económico mal alto se obtuvo en el año 2017, mientras que el crecimiento económico más bajo se obtuvo en el año 2013.

El periodo 2018-2020 se aprecia un crecimiento económico de mediano plazo con tendencia al alza y baja ya que su crecimiento económico promedio en el transporte se logró en un 10% realizando el análisis se observa que en el año 2018 el crecimiento económico en sector transporte fue a S/. 481,584 en miles de soles y para el año 2020 se observa un crecimiento económico a S/. 441,759 miles de soles el cual representa 9%. Asimismo, se observa el crecimiento económico mal alto se obtuvo en el año 2019 con S/ 502,759, mientras que el crecimiento económico más bajo se obtuvo en el año 2020.

Fig. 8. Estructura porcentual



El periodo 2008-2012 se aprecia una estructura porcentual de mediano plazo con tendencia al alza y baja ya que su estructura porcentual promedio en el transporte se logró en un 6.4% realizando el análisis se observa que en el año 2008 la estructura porcentual en sector transporte fue de 6.1 y para el año 2012 se observa una estructura porcentual 6.4. Asimismo, se observa una estructura porcentual más alto en el año 2010 con 6.6, mientras que la estructura porcentual más bajo se obtuvo en el año 2008 con 6.1.

El periodo 2013-2017 se aprecia una estructura porcentual de mediano plazo con tendencia al alza y baja ya que su estructura porcentual promedio en el transporte se logró en un 7.0% realizando el análisis se observa que en el año 2013 la estructura porcentual en sector transporte fue de 6.3 y para el año 2017 se observa una estructura porcentual 6.2. Asimismo, se observa una estructura porcentual más alto en los años 2015 y 2016 con 6.7, para ambos casos, mientras que la estructura porcentual más bajo se obtuvo en los años 2014 y 2017 con 6.2.

El periodo 2018-2020 se aprecia una estructura porcentual de mediano plazo con tendencia a la baja ya que su estructura porcentual promedio en el transporte se logró en un 7.0% realizando el análisis se observa que en el año 2018 la estructura porcentual en sector transporte fue de 5.5 y para el año 2020 se observa una estructura porcentual 5.1. Asimismo, se observa una estructura porcentual más alto en el año 2018 con 5.5, mientras que la estructura porcentual más bajo se obtuvo en el año 2020 con 5,1.

Fig. 9.- Variación porcentual del índice de precios



El periodo 2008-2012 se aprecia una variación porcentual del índice de volumen físico de mediano plazo con tendencia al alza y baja, realizando el análisis se observa que en el año 2008 la variación porcentual del índice de volumen físico en sector transporte fue de 0.3 y para el año 2012 se observa una variación porcentual del índice de volumen físico 2.7. Asimismo, se observa una variación porcentual del índice de

volumen físico más alto en el año 2009 con 12.5, mientras que la variación porcentual del volumen físico más bajo y negativo se obtuvo en el año 2011 con -3.9.

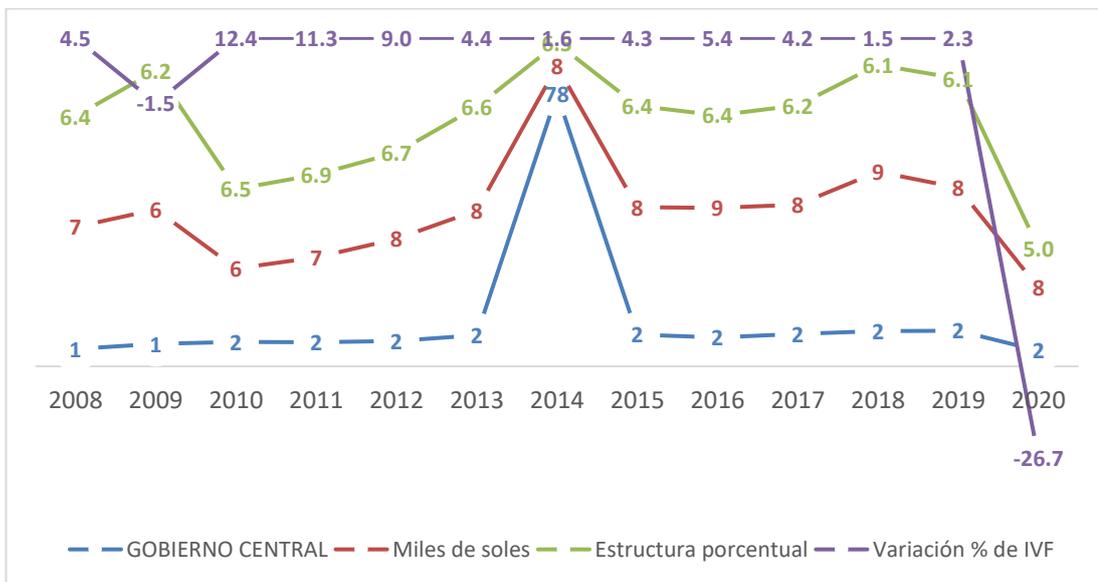
El periodo 2013-2017 se aprecia una variación porcentual del índice de volumen físico de mediano plazo con tendencia al alza y baja, realizando el análisis se observa que en el año 2013 la variación porcentual del índice de volumen físico en sector transporte fue de 3.7 y para el año 2017 se observa una variación porcentual del índice de volumen físico -3.3. Asimismo, se observa una variación porcentual del índice de volumen físico más alto en el año 2015 con 16.7, mientras que la variación porcentual del volumen físico más bajo y negativo se obtuvo en el año 2017 con -3.3.

El periodo 2018-2020 se aprecia una variación porcentual del índice de volumen físico de mediano plazo con tendencia de bajo negativo al alza, realizando el análisis se observa que en el año 2018 la variación porcentual del índice de volumen físico en sector transporte fue de -6.1 y para el año 2020 se observa una variación porcentual del índice de volumen físico 19.9. Asimismo, se observa una variación porcentual del índice de volumen físico más alto en el año 2020 con 19.9, mientras que la variación porcentual del volumen físico más bajo y negativo se obtuvo en el año 2018 con -6.1.

## **ANÁLISIS DE RELACIÓN DE VARIABLES**

### **OE1. INVERSIÓN GOBIERNO CENTRAL Y PRECIOS CONSTANTES**

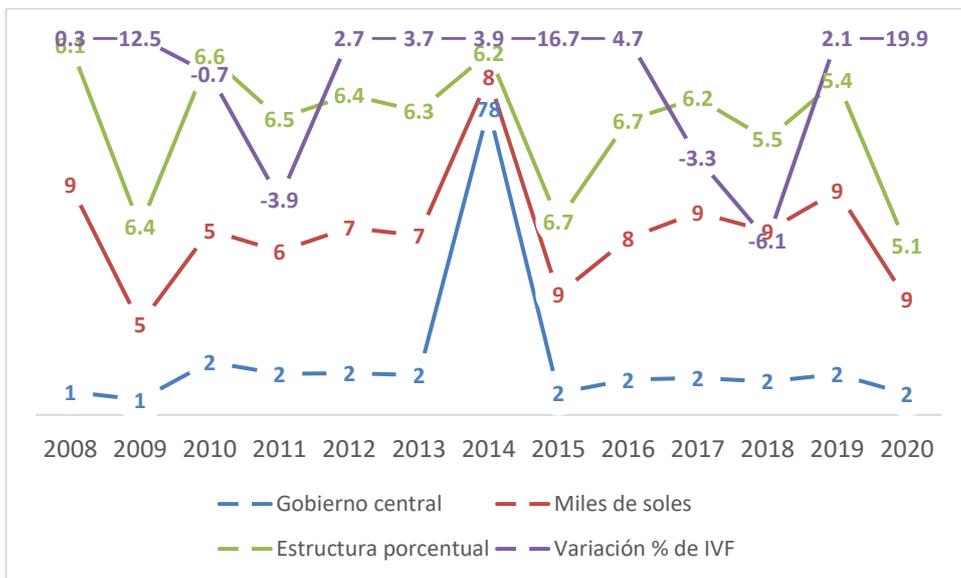
Figura 10.- Relación de la inversión del Gobierno Central y Crecimiento económico de precios constantes



La figura N°10: muestra la relación positiva moderada y directa de la inversión en sector transporte del gobierno central y el crecimiento económico a precios constantes, lo que significa que, si la inversión en transporte se incrementa en cierta cantidad monetaria, el crecimiento económico a precios constantes también sufrirá un incremento positivo moderada.

**OE1. INVERSIÓN GOBIERNO CENTRAL Y PRECIOS CORRIENTES**

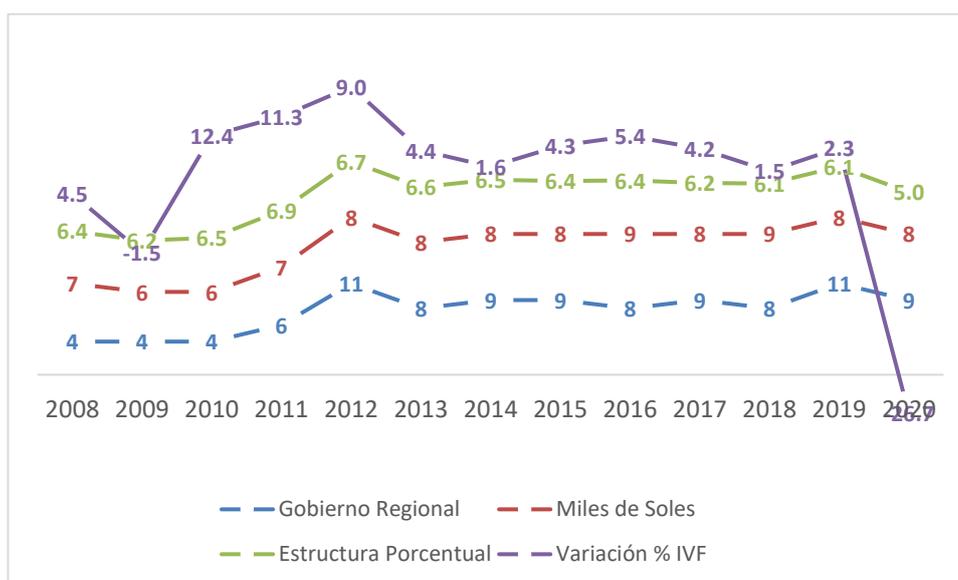
Figura 11: Relación de la inversión del Gobierno Central y Crecimiento económico de precios corrientes



La figura N.<sup>a</sup> 11: muestra la relación positiva y directa de la inversión en sector transporte del gobierno central y el crecimiento económico a precios corrientes, lo que significa que, si la inversión en transporte se incrementa en cierta cantidad monetaria, el crecimiento económico a precios corrientes también sufrirá un incremento positiva y directa.

## OE2. INVERSIÓN GOBIERNO REGIONAL Y PRECIOS CONSTANTES

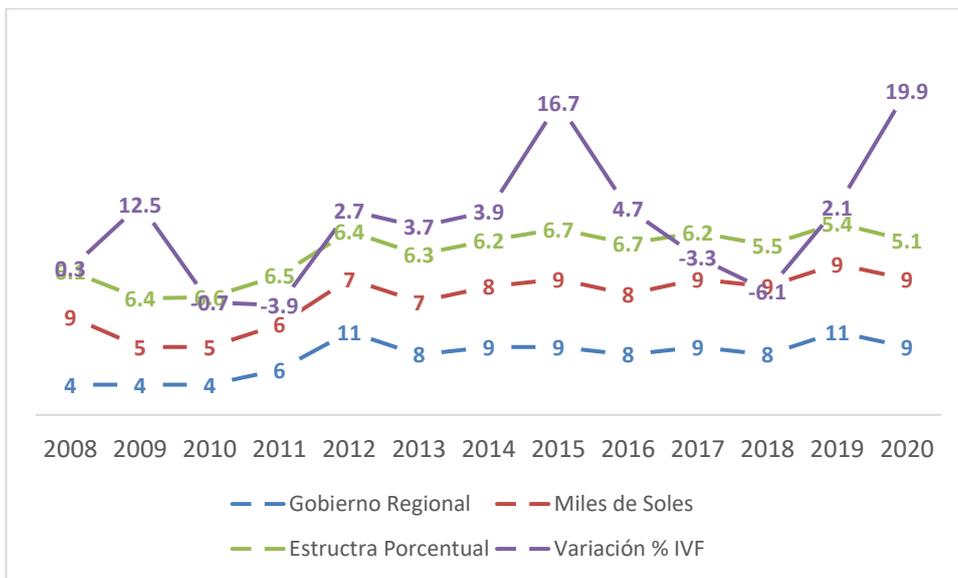
Figura 12: Relación de la inversión del Gobierno Regional y Crecimiento económico de precios constantes



La figura N° 12. muestra la relación positiva moderada y directa de la inversión en sector transporte del Gobierno Regional y el crecimiento económico a precios constantes, lo que significa que, si la inversión en transporte se incrementa en cierta cantidad monetaria, el crecimiento económico a precios constantes también sufrirá un incremento positiva moderada y directa.

## OE2. INVERSIÓN GOBIERNO REGIONAL Y PRECIOS CORRIENTES

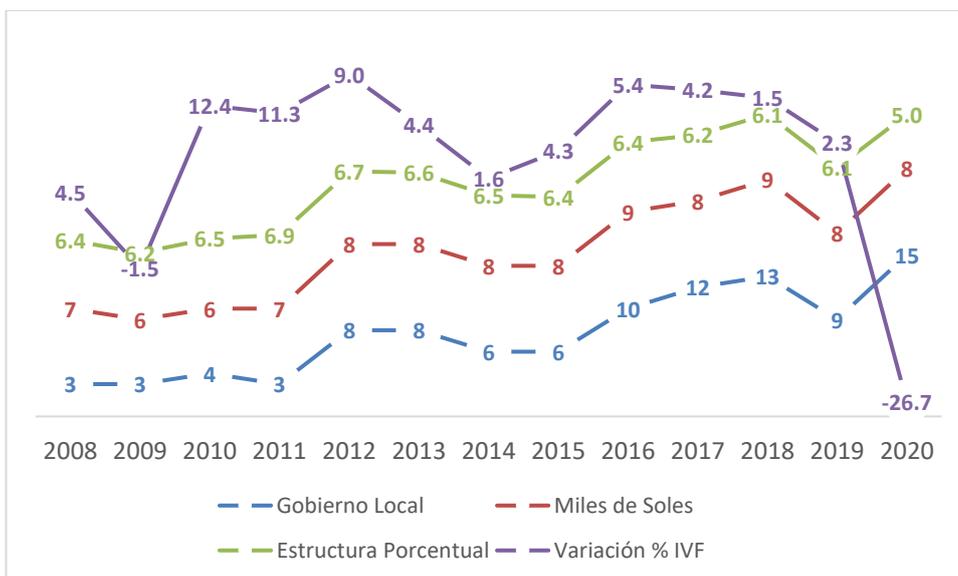
Figura 13: Relación de la inversión del Gobierno Regional y Crecimiento económico de precios corrientes



La figura N° 13: muestra la relación positiva y directa de la inversión en sector transporte del Gobierno Regional y el crecimiento económico a precios corrientes, lo que significa que, si la inversión en transporte se incrementa en cierta cantidad monetaria, el crecimiento económico a precios corrientes también sufrirá un incremento positiva y directa.

### OE3. INVERSIÓN GOBIERNO LOCALES Y PRECIOS CONSTANTES

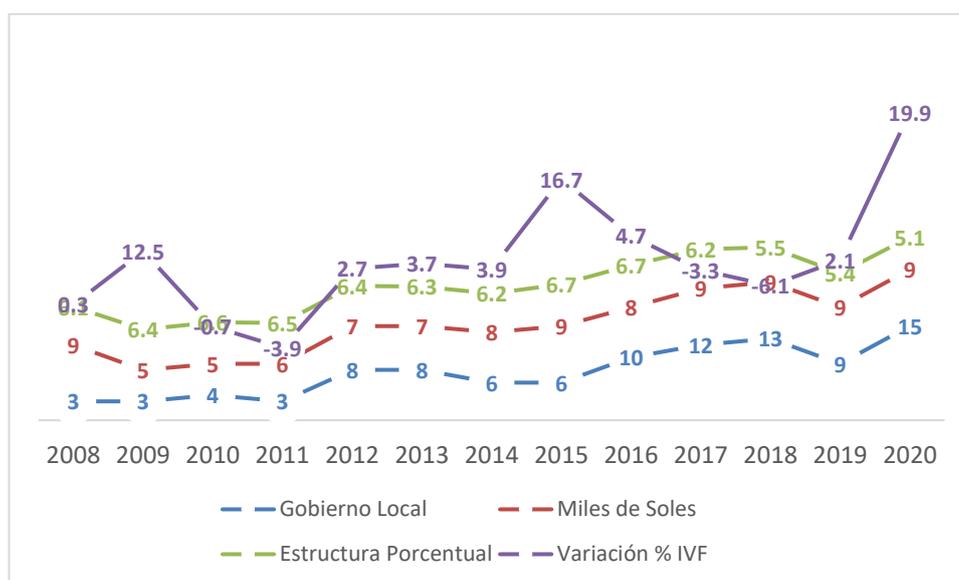
Figura 14. Relación de la inversión de Gobierno Locales y Crecimiento económico de precios constantes



La figura N° 14. muestra la relación positiva moderada y directa de la inversión en sector transporte de Gobierno locales y el crecimiento económico a precios constantes, lo que significa que, si la inversión en transporte se incrementa en cierta cantidad monetaria, el crecimiento económico a precios constantes también sufrirá un incremento positiva moderada y directa.

## OE2. INVERSIÓN GOBIERNO LOCALES Y PRECIOS CORRIENTES

Figura 15. Relación de la inversión de Gobierno Locales y Crecimiento económico de precios corrientes.



La figura N° 15. muestra la relación positiva y directa de la inversión en sector transporte de Gobierno Locales y el crecimiento económico a precios corrientes, lo que significa que, si la inversión en transporte se incrementa en cierta cantidad monetaria, el crecimiento económico a precios corrientes también sufrirá un incremento positiva y directa.

## 5.2. Análisis inferencial y contratación de hipótesis H general:

**H<sub>i</sub>:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2020.

**H<sub>0</sub>:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2020.

Tabla 01.

### Correlaciones

		INVERSIÓN PÚBLICA	CRECIMIENTO ECONÓMICO
INVERSIÓN PÚBLICA	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	1 39	,537** ,001 39
CRECIMIENTO ECONÓMICO	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	,537** ,001 39	1 39

\*\* . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

La correlación de Pearson es 0. 537, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la Inversión pública en sector transporte incide significativamente en el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

**H1:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

**H0:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

**Tabal 02.**

**Correlaciones**

		INVERSIÓN PÚBLICA GOBIERNO CENTRAL	CRECIMIENTO ECONÓMICO
INVERSIÓN PÚBLICA, GOBIERNO CENTRAL	Correlación de Pearson  Sig. (bilateral)  N	1   39	,607**   ,001  39
CRECIMIENTO ECONÓMICO	Correlación de Pearson  Sig. (bilateral)  N	,607**   ,001  39	1    39

\*\* . La correlación es significativa en el nivel  
0,01 (2 colas).

La correlación de Pearson es 0. 607, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la Inversión pública en sector

transporte de Gobierno Central incide significativamente en el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

**H2:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

**H0:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

Tabla 03.

### Correlaciones

		INVERSIÓN PÚBLICA, GOBIERNO REGIONAL	CRECIMIENTO ECONÓMICO
INVERSIÓN PÚBLICA, GOBIERNO REGIONAL	Correlación de Pearson  Sig. (bilateral)  N	1   39	,712**   ,000  39
CRECIMIENT O ECONÓMICO	Correlación de Pearson  Sig. (bilateral)  N	,712**   ,000  39	1    39

\*\* . La correlación es significativa en el nivel  
0,01 (2 colas).

La correlación de Pearson es 0.712, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la Inversión pública en sector transporte de Gobierno Regional incide significativamente en el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

**H3:** Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

**H0:** No existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021.

Tabla 04.

#### Correlaciones

		INVERSIÓN PÚBLICA GOBIERNO LOCALES	CRECIMIENTO ECONÓMICO
INVERSIÓN PÚBLICA, GOBIERNO LOCALES	Correlación de Pearson	1	,545**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	39	39
CRECIMIENTO ECONÓMICO	Correlación de Pearson	,545**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	39	39

\*\* La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

La correlación de Pearson es 0.545, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la Inversión pública en sector transporte de Gobierno Locales incide significativamente en el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2020.

### **5.3. Discusión de resultados**

La presente investigación hace referencia a la Inversión pública en transporte y su relación con el Crecimiento Económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021. La Inversión pública en transporte está vinculado en la Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central, regional y Local. Sin embargo, existen diversas propuestas sobre Inversión pública en transporte, la más concisa de Valverde et al (2014) quien señala que la “inversión pública constituye uno de los elementos centrales de la política económica y forma parte de la política fiscal de un país. En efecto, la construcción y ampliación de carreteras, puertos, ferrocarriles, aeropuertos, represas, sistemas de energía, sistemas de alcantarillado y agua potable se financian en gran parte con presupuesto de inversión pública. La mayoría de los países sigue un proceso de evaluación social de proyectos que persigue buscar y medir la verdadera contribución de la inversión pública al crecimiento económico de un país” (pp. 14-15).

En el presente estudio, las dimensiones se expresan en la dimensión Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central, regional, y Local, considerando que el crecimiento económico en el sector transporte es fundamental, porque tiene una relación con la inversión pública en el sector transporte en la región Huánuco. Asimismo, el crecimiento económico en el sector transporte tiene como dimensiones: valores de precios constantes y corrientes que están vinculadas directamente al crecimiento económico.

En las dimensiones de inversión pública en transporte realizado por el gobierno central, la más alta fue en el año 2014 el cual ascendió a S/. 8,635,490, 293 soles y representa un 78%, Regional la inversión más alta fue en el año 2019 el cual ascendió a S/. 69,291,342 soles y representa en 10%, Locales, la inversión más alto fue en el año 2020 el cual ascendió a S/. 224,179,063 soles y representa un 14.0%, esto quizás se debe al buen crecimiento económico del PBI y al esfuerzo de nuestras autoridades del gobierno central, regional y locales, que repercute directamente a los valores de los precios constantes y corrientes. Respaldo por Hernández (2010) quién señala en un trabajo de investigación ***“Inversión pública y crecimiento económico: hacia una nueva perspectiva de la función del gobierno”*** (Tesis de doctorado). Universidad Autónoma Metropolitana, México. Al desarrollar este documento, se pretende mostrar que el ahorro no es un requisito previo para la creación de riqueza a través de los canales de inversión. En cambio, analiza y construye un modelo basado en el principio de que la prosperidad no depende de la capacidad de generar ahorros ex ante, sino de la política pública y la actividad privada creando las condiciones adecuadas para la inversión productiva. En este sentido, la introducción del gasto público productivo demuestra que mientras no contribuya al aumento de las oportunidades de inversión rentable, no genera prosperidad, por lo que la política de gasto público debe evitar derrocharlo en fines desfavorables, como un mayor consumo, público y/o privado, pero promover condiciones favorables para una mayor productividad de la inversión pública o privada en lugar de compensación.

Finalmente, existe una relación positiva moderada entre la variable inversión pública en el sector de transporte y la variable crecimiento económico en la región Huánuco periodo 2008- 2021. Resultado respaldado por Carlos (2017) quién señala en su estudio *Gasto público en inversión y su incidencia en el crecimiento económico de la Libertad: 2000-2015* (tesis de grado). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú. El trabajo de investigación tuvo como propósito determinar si el Gasto Público en Inversión ha incidido en el Crecimiento Económico de la región La Libertad en el periodo 2000 – 2015. El diseño de investigación fue no experimental y longitudinal, y los métodos de investigación fueron explicativos y comparativos, ya que se analizó el

desarrollo de ambas variables a lo largo de varios años desde el año 2000 al 2015, se describieron las variables y se analizaron sus diferencias. Se utilizaron modelos econométricos de correlación y regresión lineal para examinar la frecuencia del gasto público invertido en función del gasto en el crecimiento económico regional. Según los resultados obtenidos, el gobierno gasta más en la ejecución de proyectos de infraestructura vial, riego, energía y saneamiento, pero según el esquema Eviews del modelo econométrico de regresión lineal, las inversiones del sector energético en infraestructura suman. A diferencia del impacto de la educación y la cultura en el crecimiento económico de la región, las inversiones en infraestructura de transporte, riego y saneamiento han mostrado efectos positivos en el crecimiento económico de la región. Se concluye que el gasto de inversión pública ha tenido un impacto positivo (aunque mínimo) de corto plazo en el crecimiento económico de la región debido a la actividad económica en servicios, agricultura, manufactura y minería, la mayor parte de la cual es realizada por el sector privado. Niveles de empleo, ingresos fiscales, niveles de producción y exportación, sabiendo que el impacto del gasto público en la inversión en infraestructura tendrá un mayor impacto a largo plazo.

#### **5.4. Aporte científico de la investigación**

El aporte de investigación se presenta en el conocer que los órganos decisorios de las autoridades nacionales, regionales y locales pongan más énfasis en las inversiones en la infraestructura del sector del transporte, las inversiones estatales deben ser consideradas el factor más importante del crecimiento económico de corto plazo, y tomando en cuenta los diversos incrementos en los ingresos por financiamiento en los municipios y municipios regionales en los últimos años, estos indicadores son suficientes para promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de la población. Con ello los alcaldes distritales, provinciales y regionales, así como cualquier unidad de gobierno responsable de las unidades ejecutoras de inversiones prioricen las inversiones en el sector transporte.

## CONCLUSIONES

**Con relación al objetivo general:** Establecer la relación que existe entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021. En la tabla 01. la evidencia estadística de correlación es 0. 537, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la inversión pública en el sector de transporte se relaciona significativamente en el crecimiento económico en la región de Huánuco en el periodo 2008-2021.

**Con relación al objetivo específico 1:** Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021. En la tabla 02 .la evidencia estadística de correlación es 0. 607, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la inversión pública del gobierno central en el sector de transporte se relaciona significativamente en los valores de precios constantes y corrientes en la región de Huánuco en el periodo 2008-2021.

**Con relación al objetivo específico 2:** Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021. En la tabla 03. la evidencia estadística de correlación es 0. 712, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la inversión pública del gobierno regional en el sector de transporte se relaciona significativamente en los valores de los precios constantes y corrientes en la región de Huánuco en el periodo 2008-2021.

**Con relación al objetivo específico 3:** Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2021. En la tabla 4. la evidencia estadística de correlación es 0.545, con nivel de significancia menor al 1% ( $P < 0.01$ ); esto permite comprobar que la inversión pública en los gobiernos locales en el sector de transporte se relaciona significativamente en los valores de precios constantes y corrientes en la región de Huánuco en el periodo 2008-2021.

## RECOMENDACIONES

1. A los órganos resolutivos de los gobiernos: nacional regional y local, es muy importante darle mayor enfoque a la inversión en infraestructura en el sector transporte.
2. Las inversiones estatales deben ser consideradas el factor de crecimiento económico de corto plazo más importante, y dado que los ingresos provenientes de diversas fuentes de financiamiento de los municipios y municipios regionales han aumentado en los últimos años, estos indicadores son suficientes para ser condicionalmente favorables al crecimiento económico. Crecer y mejorar la calidad de vida de la población.
3. A los alcaldes distritales, provinciales y al gobernador regional, así como a cualquier unidad de gobierno responsable de la unidad de ejecución de inversiones, que prioricen las inversiones en el sector del transporte, prestando especial atención a la conectividad urbano-rural, ya que existe una gran brecha entre la población rural que recibe servicios públicos servicios.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, S. E., & Méndez, K. M. (2015). *Incidencia del sector pesquero en el crecimiento económico en el Perú durante el periodo 1970-2014*. Universidad Privada Antenor Orredo, Trujillo-Perú.
- Amate, I., & Guarnido, A. (2011). *Factores determinantes del desarrollo económico y social*. Málaga: Analistas Económicos de Andalucía.
- Babilonia, W. E., & Ramírez, J. C. (2012). *La inversión pública en estructuras básicas y la calidad de vida en el distrito de Punchana*. Universidad Nacional de la Amazonía Peruana., Iquitos-Perú.
- Bengoa, M., & Sánchez, B. (2001). *Crecimiento económico y desigualdad en los países latinoamericanos*. 12.
- Bravo, Y. D. (2018). *El Sistema Turístico y el Crecimiento Económico de la Provincia de Ambo—Huánuco 2017*. Universidad de Huánuco, Huánuco-Perú.
- Carlos, I. M. (2017). *Gasto público en inversión y su incidencia en el crecimiento económico de la Libertad: 2000-2015*. Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo-Perú.
- Chang, H.-J. (2007). *La administración de la inversión pública*. Nueva York: ONU DAES.
- Diario AHORA. (2018). INEI: Huánuco segunda región con mayor crecimiento económico. Recuperado 5 de septiembre de 2018, de <http://www.ahora.com.pe/inei-huanuco-segunda-region-con-mayor-crecimiento-economico/>
- Eco-finanzas. (s. f.). Inversión Pública. Recuperado 5 de septiembre de 2018, de [https://www.eco-finanzas.com/diccionario/I/INVERSION\\_PUBLICA.htm](https://www.eco-finanzas.com/diccionario/I/INVERSION_PUBLICA.htm)

- Encolombia. (2013, enero 28). Qué es el crecimiento económico, macroeconomía, impulsores. Recuperado 5 de septiembre de 2018, de Encolombia.com website: <https://encolombia.com/economia/macroeconomia/crecimientoeconomico/>
- Goularti, A., & Mateo, J. A. (2018). Infraestructura en transporte, políticas públicas, y modelos portuarios. Los puertos de Santa Catarina (Brasil) y de Entre Ríos (Argentina). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 1(12), 94–126.
- Guillén, O. R., & Valderrama, S. R. (2015). *Guía para elaborar la tesis universitaria escuela de Postgrado*. Recuperado de <http://andoeducandoperu.com/wordpress/wp-content/uploads/2016/01/GUIA-2015-15-October-Vf-30.pdf>
- Hernández, J. L. (2010). Inversión pública y crecimiento económico: Hacia una nueva perspectiva de la función del gobierno. *Economía Teoría y Práctica*, (33). <https://doi.org/10.24275/ETYP/AM/NE/332010/Hernandez>
- Hernández, R., & et al. (2010). *Metodología de la investigación* (5a ed). México, D.F: McGraw-Hill.
- Hernández, R., Fernández Collado, C., & Batista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.
- Jiménez, F. (2011). *Crecimiento económico: Enfoques y modelos*. Lima, Perú: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Peru.
- Machado, R., & Toma, H. (2017). Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú. *Economía*, 40(79), 9-46. <https://doi.org/10.18800/economia.201701.001>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2012). *Lecciones aprendidas sobre los procesos de mejora y calidad en los centros educativos*. Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018). MTC transfiere a Huánuco más de S/ 101.7 millones para mejorar infraestructura vial. Recuperado 5 de septiembre de 2018, de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/5875-mtc-transfiere-a-huanuco-mas-de-s-101-7-millones-para-mejorar-infraestructura-vial>

Proinversión. (2016). Infraestructura de Transporte. Recuperado 5 de septiembre de 2018, de <https://www.investinperu.pe/modulos/JER/PlantillaStandardsinHijos.aspx?are=0&prf=0&jer=5789&sec=1>

Sánchez, R. J., & Wilmsmeier, G. (2005). *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: Experiencia reciente y problemas observados*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, CEPAL.

Supo, J. (2012). *Seminarios de investigación científica*. Arequipa, Perú: Bioestadístico.

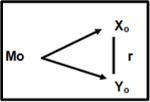
Valverde, E., Calmet, E., Aguilar, V., Elder, H., Adrianzen, A., & Zavaleta, M. C. (2014). *La inversión pública y la actividad económica en el Perú: 1994-2013*. Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo-Perú.

# **ANEXOS**

**ANEXO 01**  
**MATRIZ DE CONSISTENCIA**

**Título:** “LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR EN LA REGIÓN HUÁNUCO, 2022”.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES			TÉCNICA E INSTRUMENTO	METODOLOGÍA	POBLACIÓN Y MUESTRA
PRINCIPAL	PRINCIPAL	PRINCIPAL	Variable 1: Inversión pública en transporte				TIPO	
¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022?	Establecer la relación que existe entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022.	Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Nivel y rangos</b>	<b>Técnica:</b> Recojo de información directa, consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas.  <b>Instrumento</b> : Ficha de datos.	Por su finalidad: básica  Por el periodo: transversal  Por el diseño: descriptivo correlacional	Población: La población estará conforma por las inversiones públicas en transportes realizadas por el gobierno central, regional y los gobiernos locales en la región de Huánuco periodo 2008 – 2016; de igual manera será considerado el crecimiento económico.
			Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central	Monto de inversión en Soles	Satisfactorio  No Satisfactorio			
			Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional	Monto de inversión en Soles	Satisfactorio  No Satisfactorio			
			Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales	Monto de inversión en Soles	Satisfactorio  No Satisfactorio			

ECUNDARIOS	ESPECÍFICOS	ESPECÍFICOS	Variable 2: Crecimiento económico del sector			DISEÑO	
<input type="checkbox"/> ¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022?	Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022	Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno central y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022	<b>Dimensiones</b>  Valores a precios constantes de 2007	<b>Indicadores</b>  Valores en miles de Soles	<b>Escala de medición</b> Satisfactorio	<b>Técnica:</b> PBI de la Región de Huánuco, recojo de información del Instituto Nacional de Estadística e Informática, con información disponible a Junio de 2017  <b>Instrumento :</b> Ficha de datos.	La presente investigación pertenece al diseño <b>Descriptivo - No Experimental</b> con su variable transversal al siguiente esquema:   $Mo =$ Muestra/Observación de la variable 1 $YO,$ = observación de la variable 2. $r =$ Relación entre las variables.
				No Satisfactorio	Satisfactorio		
<input type="checkbox"/> ¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento	Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el crecimiento	Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional y el	Valores a precios corrientes	Valores en miles de Soles	Satisfactorio  No Satisfactorio		

económico del sector en la Región Huánuco, 2022?	económico del sector en la Región Huánuco,2022	crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022				
<input type="checkbox"/> ¿Cuál será la relación entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2022?	Determinar la relación que existe entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco,2022	Existe relación significativa entre la inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco,2022	Valores en estructura porcentual	Satisfactorio		
				No Satisfactorio		
			Valores en variación porcentual del índice de precios	Satisfactorio		
				No Satisfactorio		

Fuente: elaboración propi

## ANEXO 02

### CONSENTIMIENTO INFORMADO



**ID:** \_\_\_\_\_

**FECHA:** \_\_\_\_\_

**TÍTULO:** “LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR EN LA REGIÓN HUÁNUCO, 2022”.

**OBJETIVO:** La relación que existe entre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico del sector en la Región Huánuco, 2008 – 2016.

**INVESTIGADOR:** ANTHONY STEEVEN CONDEZO SÁNCHEZ

- **Consentimiento / Participación voluntaria**

Acepto participar en el estudio: He leído la información proporcionada, o me ha sido leída. He tenido la oportunidad de preguntar dudas sobre ello y se me ha respondido satisfactoriamente. Consiento voluntariamente participar en este estudio y entiendo que tengo el derecho de retirarme en cualquier momento de la intervención (tratamiento) sin que me afecte de ninguna manera.

- **Firmas del participante o responsable legal**

Huella digital si el caso lo amerita

Firma del participante: \_\_\_\_\_

Firma del investigador responsable: \_\_\_\_\_



Huánuco, 2020

## ANEXO 03

**Ficha de recolección de datos de la variable independiente. Inversión pública en transporte**

INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTES	PERIODO 2008 AL 2016, REGIÓN HUÁNUCO								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Inversión del Gobierno Central									
Inversión del Gobierno Regional									
Inversión del Gobiernos Locales									

Fuente: consulta amigable del MEF, 2018

**Ficha de recolección de datos de la variable dependiente. Crecimiento económico del sector transporte**

CRECIMIENTO ECONÓMICO EN EL SECTOR TRANSPORTE	VALORES	PERIODO 2008 AL 2016, REGIÓN HUÁNUCO								
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Valores a precios constantes de 2007	Miles de Soles									
	Estructura porcentual									
	Variación porcentual del índice de volumen físico									
Valores a precios corrientes	Miles de Soles									
	Estructura porcentual									
	Variación porcentual del índice de precios									

Fuente: INEI, junio 2017

**ANEXO 04**  
**VALIDACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS POR EXPERTOS**



**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN**  
**ESCUELA DE POSGRADO**



**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

Nombre del experto: **Dr. Abimael Adam Francisco Paredes** Especialidad: **Gestión Empresarial**  
Calificar con 1, 2, 3, 4, cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Valores a precios constantes de 2007	Valores en miles de Soles	3	3	3	3
	Valores en estructura porcentual	3	3	3	3
	Valores en variación porcentual del índice de volumen físico	3	3	3	3
Valores a precios corrientes	Valores en miles de Soles	3	3	3	3
	Valores en estructura porcentual	3	3	3	3
	Valores en variación porcentual del índice de precios	3	3	3	3

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI ( ) NO ( X ), ¿Qué dimensión o ítem falta?

DECISION DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI ( X ) NO ( )

  
 FIRMA Y SELLO DEL JUL 2  
 Adam Francisco Paredes  
 DNI 22498098



**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN**  
**ESCUELA DE POSGRADO**



**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

Nombre del experto: **Dr. Andy W. Chamoly Falcon**      Especialidad: **Gestión Empresarial**

Calificar con 1, 2, 3, 4, cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central	Monto de inversión en soles	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Valores a precios constantes de 2007	Valores en miles de Soles	3	3	3	3
	Valores en estructura porcentual	3	3	3	3
	Valores en variación porcentual del índice de volumen físico	3	3	3	3
Valores a precios corrientes	Valores en miles de Soles	3	3	3	3
	Valores en estructura porcentual	3	3	3	3
	Valores en variación porcentual del índice de precios	3	3	3	3

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI ( ) NO ( X ), ¿Qué dimensión o ítem falta?

DECISION DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ( )

.....  .....

**Dr. Andy Williams Chamoli Falcón**  
**DNI N° 43664627**



**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN**  
**ESCUELA DE POSGRADO**



**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

Nombre del experto: Mg. Jimmy Grover Flores Vidal

Especialidad: Gestión Tecnológica Empresarial

Calificar con 1, 2, 3, 4, cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales	Monto de inversión en soles	3	3	3	3
Valores a precios constantes de 2007	Valores en miles de Soles	3	3	3	3
	Valores en estructura porcentual	3	3	3	3
	Valores en variación porcentual del índice de volumen físico	3	3	3	3
Valores a precios corrientes	Valores en miles de Soles	3	3	3	3
	Valores en estructura porcentual	3	3	3	3
	Valores en variación porcentual del índice de precios	3	3	3	3

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI ( ) NO ( X ), ¿Qué dimensión o ítem falta?

DECISION DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI ( X ) NO ( )

  
 FIRMA Y SELLO DEL JUEZ



**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN**  
**ESCUELA DE POSGRADO**



**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

Nombre del experto: Mg. LIZ JAQUELINE PEREZ CRUZ

Especialidad: GESTIÓN PÚBLICA PARA EL DESARROLLO SOCIAL

Calificar con 1, 2, 3, 4, cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central	Monto de inversión en soles	4	4	4	4
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional	Monto de inversión en soles	4	4	4	4
Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales	Monto de inversión en soles	4	4	4	4
Valores a precios constantes de 2007	Valores en miles de Soles	4	4	4	4
	Valores en estructura porcentual	4	4	4	4
	Valores en variación porcentual del índice de volumen físico	4	4	4	4
Valores a precios corrientes	Valores en miles de Soles	4	4	4	4
	Valores en estructura porcentual	4	4	4	4
	Valores en variación porcentual del índice de precios	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI ( ) NO ( X ), ¿Qué dimensión o ítem falta?

DECISION DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ( )

  
 Mg. LIZ JAQUELINE-PÉREZ-CRUZ  
 DNI N° 41552369



**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN  
ESCUELA DE POSGRADO**



**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

Nombre del experto: Mg. LAURENCIO ENRIQUE ELMAN

Especialidad: GESTIÓN PÚBLICA PARA EL DESARROLLO SOCIAL

Calificar con 1, 2, 3, 4, cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad

DIMENSIÓN	ÍTEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno central	Monto de inversión en soles	4	4	4	4
Inversión pública en transporte realizado por el gobierno regional	Monto de inversión en soles	4	4	4	4
Inversión pública en transporte realizado por los gobiernos locales	Monto de inversión en soles	4	4	4	4
Valores a precios constantes de 2007	Valores en miles de Soles	4	4	4	4
	Valores en estructura porcentual	4	4	4	4
	Valores en variación porcentual del índice de volumen físico	4	4	4	4
Valores a precios corrientes	Valores en miles de Soles	4	4	4	4
	Valores en estructura porcentual	4	4	4	4
	Valores en variación porcentual del índice de precios	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI ( ) NO ( X ) , ¿Qué dimensión o ítem falta?

DECISION DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI ( X ) NO ( )

## NOTA BIOGRÁFICA



Anthony Steeven Condezo Sanchez, nació en el distrito de Amarilis, el mayor de cuatro hijos de Don Ignacio Condezo Goñe y Doña Flor Doris Sánchez Pulido, sus estudios secundarios los realizó en el Colegio Nacional Cesar Vallejo del distrito donde nació. Realizo sus estudios superiores de Economía en la Universidad Nacional Hermilio Valdizán de la cual obtuvo su título profesional para pertenecer al Colegio de

Economistas de Huánuco y siguiendo sus estudios de posgrado en esta prestigiosa universidad, así también realizó estudios de Ingeniería Civil en la Universidad de Huánuco.

Realizó cursos de especialización en cuanto a Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión, como también cursos del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – Invierte.pe. Ha trabajado en las áreas de Unidad Formuladora (UF) y las Oficinas de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) de distintos gobiernos locales como las del distrito de Amarilis, Huacar, Chaglla, Chuquis, Jacas Grande, Pampamarca, entre otros, de igual manera en las municipalidades provinciales de Huánuco, Dos de Mayo y Pachitea como también en el Gobierno Regional de Huánuco en la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones Huánuco como especialista en economía; realizando también trabajos de consultoría en proyectos de inversión en transporte, turismo, saneamiento, salud, educación, producción y agricultura para distintos gobiernos locales, regionales, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y Provias Descentralizado del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN**  
**LICENCIADA CON RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO N° 099-2019-SUNEDU/CD**



*Huánuco – Perú*

**ESCUELA DE POSGRADO**

Campus Universitario, Pabellón V "A" 2do. Piso – Cayhuayna  
 Teléfono 514760 -Pág. Web. [www.posgrado.unheval.edu.pe](http://www.posgrado.unheval.edu.pe)



**ACTA DE DEFENSA DE TESIS DE MAESTRO**

En la Plataforma Microsoft Teams de la Escuela de Posgrado, siendo las **19:00h**, del día **lunes 26 DE DICIEMBRE DE 2022** ante los Jurados de Tesis constituido por los siguientes docentes:

Dr. Elias Tito HUAYNATE DELGADO	Presidente
Dra. Maria del Pilar MELGAREJO FIGUEROA	Secretaria
Mg. Johny Jose CALDERON CAHUE	Vocal

**Asesor (a) de tesis:** Dr. Werner PINCHI RAMIREZ (Resolución N° 02787-2019-UNHEVAL/EPG-D)

**El aspirante al Grado de Maestro en Gestión y Negocios, con mención en Gestión de Proyectos, Don Anthony Steeven CONDEZO SANCHEZ.**

**Procedió al acto de Defensa:**

Con la exposición de la Tesis titulado: **“LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR EN LA REGIÓN HUÁNUCO, 2022”**.

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 al Grado de Maestro, teniendo presente los criterios siguientes:

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

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

.....  
 .....

Obteniendo en consecuencia el Maestría la Nota de Diecisiete ( 17 )  
 Equivalente a Muy Bueno, por lo que se declara Aprobado  
**(Aprobado o desaprobado)**

Los miembros del Jurado firman el presente **ACTA** en señal de conformidad, en Huánuco, siendo las 20:11 horas de 26 de diciembre de 2022.

.....  
**PRESIDENTE**  
 DNI N° 70 900 669.....

.....  
**SÉCRETARIO**  
 DNI N° 28503110.....

.....  
**VOCAL**  
 DNI N° 25737524.....

**Leyenda:**  
 19 a 20: Excelentes  
 17 a 18: Muy Bueno  
 14 a 16: Bueno

(Resolución N° 04086-2022-UNHEVAL/EPG)



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN



ESCUELA DE POSGRADO

## CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

*El que suscribe:*

**Dr. Amancio Ricardo Rojas Cotrina**

### **HACE CONSTAR:**

Que, la tesis titulada: **“LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR EN LA REGIÓN HUÁNUCO, 2022”**, realizado por el Maestría en Gestión y Negocios, con mención en Gestión de Proyectos, **Anthony Steeven CONDEZO SANCHEZ** cuenta con un **índice de similitud del 15%**, verificable en el Reporte de Originalidad del software **Turnitin**. Luego del análisis se concluye que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio; por lo expuesto, la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias, además de presentar un índice de similitud menor al 20% establecido en el Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán.

Cayhuayna, 30 de noviembre de 2022.



**Dr. Amancio Ricardo Rojas Cotrina**  
**DIRECTOR DE LA ESCUELA DE POSGRADO**



## AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DIGITAL Y DECLARACIÓN JURADA DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR UN GRADO ACADÉMICO O TÍTULO PROFESIONAL

### 1. Autorización de Publicación: (Marque con una "X")

Pregrado	<input type="checkbox"/>	Segunda Especialidad	<input type="checkbox"/>	Posgrado:	Maestría	<input checked="" type="checkbox"/>	Doctorado	<input type="checkbox"/>
----------	--------------------------	----------------------	--------------------------	-----------	----------	-------------------------------------	-----------	--------------------------

Pregrado (tal y como está registrado en SUNEDU)

Facultad	
Escuela Profesional	
Carrera Profesional	
Grado que otorga	
Título que otorga	

Segunda especialidad (tal y como está registrado en SUNEDU)

Facultad	
Nombre del programa	
Título que Otorga	

Posgrado (tal y como está registrado en SUNEDU)

Nombre del Programa de estudio	MAESTRÍA EN GESTIÓN Y NEGOCIOS, CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE PROYECTOS
Grado que otorga	MAESTRO EN GESTIÓN Y NEGOCIOS, CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE PROYECTOS

### 2. Datos del Autor(es): (Ingrese todos los datos requeridos completos)

Apellidos y Nombres:	CONDEZO SANCHEZ ANTHONY STEEVEN					
Tipo de Documento:	DNI <input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte <input type="checkbox"/>	C.E. <input type="checkbox"/>	Nro. de Celular:	957344994	
Nro. de Documento:	47485877			Correo Electrónico:	Condezo7_92hotmail.com	

Apellidos y Nombres:						
Tipo de Documento:	DNI <input type="checkbox"/>	Pasaporte <input type="checkbox"/>	C.E. <input type="checkbox"/>	Nro. de Celular:		
Nro. de Documento:				Correo Electrónico:		

Apellidos y Nombres:						
Tipo de Documento:	DNI <input type="checkbox"/>	Pasaporte <input type="checkbox"/>	C.E. <input type="checkbox"/>	Nro. de Celular:		
Nro. de Documento:				Correo Electrónico:		

### 3. Datos del Asesor: (Ingrese todos los datos requeridos completos según DNI, no es necesario indicar el Grado Académico del Asesor)

¿El Trabajo de Investigación cuenta con un Asesor?: (marque con una "X" en el recuadro del costado, según corresponda)	SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO	
Apellidos y Nombres:	PINCHI RAMIREZ WERNER		ORCID ID:	0000-0002-3286-4618
Tipo de Documento:	DNI <input checked="" type="checkbox"/>	Pasaporte <input type="checkbox"/>	C.E. <input type="checkbox"/>	Nro. de documento: 22405436

### 4. Datos del Jurado calificador: (Ingrese solamente los Apellidos y Nombres completos según DNI, no es necesario indicar el Grado Académico del Jurado)

Presidente:	HUAYNATE DELGADO ELIAS
Secretario:	MELGAREJO FIGUEROA MARIA DEL PILAR
Vocal:	CALDERON CAHUE JOHNY JOSE
Vocal:	
Vocal:	
Accesitario	


**5. Declaración Jurada:** *(Ingrese todos los datos requeridos completos)*

a) Soy Autor (a) (es) del Trabajo de Investigación Titulado: <i>(Ingrese el título tal y como está registrado en el Acta de Sustentación)</i>
LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR EN LA REGIÓN HUÁNUCO, 2022
b) El Trabajo de Investigación fue sustentado para optar el Grado Académico ó Título Profesional de: <i>(tal y como está registrado en SUNEDU)</i>
MAESTRO EN GESTIÓN Y NEGOCIOS, CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE PROYECTOS
c) El Trabajo de Investigación no contiene plagio (ninguna frase completa o párrafo del documento corresponde a otro autor sin haber sido citado previamente), ni total ni parcial, para lo cual se han respetado las normas internacionales de citas y referencias.
d) El trabajo de investigación presentado no atenta contra derechos de terceros.
e) El trabajo de investigación no ha sido publicado, ni presentado anteriormente para obtener algún Grado Académico o Título profesional.
f) Los datos presentados en los resultados (tablas, gráficos, textos) no han sido falsificados, ni presentados sin citar la fuente.
g) Los archivos digitales que entrego contienen la versión final del documento sustentado y aprobado por el jurado.
h) Por lo expuesto, mediante la presente asumo frente a la Universidad Nacional Hermilio Valdizán (en adelante LA UNIVERSIDAD), cualquier responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido del Trabajo de Investigación, así como por los derechos de la obra y/o invención presentada. En consecuencia, me hago responsable frente a LA UNIVERSIDAD y frente a terceros de cualquier daño que pudiera ocasionar a LA UNIVERSIDAD o a terceros, por el incumplimiento de lo declarado o que pudiera encontrar causas en la tesis presentada, asumiendo todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse de ello. Asimismo, por la presente me comprometo a asumir además todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para LA UNIVERSIDAD en favor de terceros con motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encontraren causa en el contenido del trabajo de investigación. De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el trabajo haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán.

**6. Datos del Documento Digital a Publicar:** *(Ingrese todos los datos requeridos completos)*

Ingrese solo el año en el que sustentó su Trabajo de Investigación: <i>(Verifique la Información en el Acta de Sustentación)</i>			2022				
Modalidad de obtención del Grado Académico o Título Profesional: <i>(Marque con X según Ley Universitaria con la que inició sus estudios)</i>	Tesis	<input checked="" type="checkbox"/>	Tesis Formato Artículo	<input type="checkbox"/>	Tesis Formato Patente de Invención	<input type="checkbox"/>	
	Trabajo de Investigación	<input type="checkbox"/>	Trabajo de Suficiencia Profesional	<input type="checkbox"/>	Tesis Formato Libro, revisado por Pares Externos	<input type="checkbox"/>	
	Trabajo Académico	<input type="checkbox"/>	Otros <i>(especifique modalidad)</i>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Palabras Clave: <i>(solo se requieren 3 palabras)</i>							
Tipo de Acceso: <i>(Marque con X según corresponda)</i>	Acceso Abierto	<input checked="" type="checkbox"/>	Condición Cerrada (*)	<input type="checkbox"/>			
	Con Periodo de Embargo (*)	<input type="checkbox"/>	Fecha de Fin de Embargo:				
¿El Trabajo de Investigación, fue realizado en el marco de una Agencia Patrocinadora? <i>(ya sea por financiamientos de proyectos, esquema financiera, beca, subvención u otras; marcar con una "X" en el recuadro del costado según corresponda):</i>				SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input checked="" type="checkbox"/>
Información de la Agencia Patrocinadora:							

El trabajo de investigación en digital y físico tienen los mismos registros del presente documento como son: Denominación del programa Académico, Denominación del Grado Académico o Título profesional, Nombres y Apellidos del autor, Asesor y Jurado calificador tal y como figura en el Documento de Identidad, Título completo del Trabajo de Investigación y Modalidad de Obtención del Grado Académico o Título Profesional según la Ley Universitaria con la que se inició los estudios.



### 7. Autorización de Publicación Digital:

A través de la presente. Autorizo de manera gratuita a la Universidad Nacional Hermilio Valdizán a publicar la versión electrónica de este Trabajo de Investigación en su Biblioteca Virtual, Portal Web, Repositorio Institucional y Base de Datos académica, por plazo indefinido, consintiendo que con dicha autorización cualquier 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. Se autoriza cambiar el contenido de forma, más no de fondo, para propósitos de estandarización de formatos, como también establecer los metadatos correspondientes.

Firma: 		
Apellidos y Nombres:	CONDEZO SANCHEZ ANTHONY STEEVEN	Huella Digital
DNI:	47485877	
Firma:		
Apellidos y Nombres:		Huella Digital
DNI:		
Firma:		
Apellidos y Nombres:		Huella Digital
DNI:		
Fecha: 16/01/2023		

### Nota:

No modificar los textos preestablecidos, conservar la estructura del documento.

Marque con una **X** en el recuadro que corresponde.

Llenar este formato de forma digital, con tipo de letra **calibri**, **tamaño de fuente 09**, manteniendo la alineación del texto que observa en el modelo, sin errores gramaticales (*recuerde las mayúsculas también se tildan si corresponde*).

La información que escriba en este formato debe coincidir con la información registrada en los demás archivos y/o formatos que presente, tales como: DNI, Acta de Sustentación, Trabajo de Investigación (PDF) y Declaración Jurada.

Cada uno de los datos requeridos en este formato, es de carácter obligatorio según corresponda.