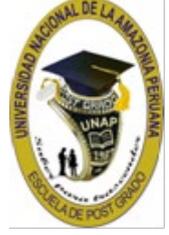




UNAP



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y DE NEGOCIOS

MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

TESIS

**RELACIÓN ENTRE LA DISCRECIONALIDAD PRESUPUESTARIA Y LA
EJECUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE EN LA
REGIÓN LORETO 2018 - 2022**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN GESTIÓN
PÚBLICA**

PRESENTADO POR: DIEGO PIÑA DEL AGUILA

ASESOR: ECON. PEDRO LITO RIVERA CARDOZO, DR.

IQUITOS, PERÚ

2024



UNAP



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y DE NEGOCIOS
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

TESIS

**RELACIÓN ENTRE LA DISCRECIONALIDAD PRESUPUESTARIA Y LA
EJECUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE EN LA
REGIÓN LORETO 2018 - 2022**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN GESTIÓN
PÚBLICA**

PRESENTADO POR: DIEGO PIÑA DEL AGUILA

ASESOR: ECON. PEDRO LITO RIVERA CARDOZO, DR.

IQUITOS, PERÚ

2024



UNAP

Escuela de Postgrado
"Oficina de Asuntos
Académicos"



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
N°011-2024-OAA-EPG-UNAP

En Iquitos en la Escuela de Postgrado (EPG) de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana (UNAP) a los dos días del mes de febrero de 2024 a las 11:00 a.m, se dió inicio a la sustentación de la tesis denominada "RELACIÓN ENTRE LA DISCRECIONALIDAD PRESUPUESTARIA Y LA EJECUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN TRANSPORTE EN LA REGIÓN LORETO 2018 - 2022", aprobado con Resolución Directoral N° 0031-2024-EPG-UNAP, presentado por el egresado **DIEGO PIÑA DEL AGUILA**, para optar el **Grado Académico de Maestro en Gestión Pública**, que otorga la UNAP de acuerdo a la Ley Universitaria 30220 y el Estatuto de la UNAP.

El jurado calificador designado mediante Resolución Directoral N°1351-2023-EPG-UNAP, esta conformado por los profesionales siguientes:

Lic.Adm. Pio Chumbes Huílca, Dr. (Presidente)
Lic.Nit. Rilke Chong Vela, Dr. (Miembro)
Lic.Adm. Dionicio Aguilar Ramírez, Mgr.(Miembro)

Después de haber escuchado la sustentación y luego de formuladas las preguntas, éstas fueron respondidas: Satisfactoriamente

Finalizado la evaluación; se invitó al público presente y a la sustentante abandonar el recinto; y, luego de una amplia deliberación por parte del jurado, se llegó al resultado siguiente:

La sustentación pública y la tesis ha sido: Aprobadas con calificación Quince.

A continuación, el Presidente del Jurado da por concluida la sustentación, siendo las 12:15 del dos de febrero de 2024; con lo cual, se le declara al sustentante APTO, para recibir **Grado Académico de Maestro en Gestión Pública**.


Lic. Adm. Pio Chumbes Huílca, Dr.
Presidente


Lic. Nit. Rilke Chong Vela, Dr.
Miembro


Lic. Adm. Dionicio Aguilar Ramírez, Mgr.
Miembro


Econ. Pedro Lito Rivera Cardozo, Dr.
Asesor

Somos la Universidad licenciada más importante de la Amazonía del Perú, rumbo a la acreditación

Calle Los Rosales cuadra 5 s/n, San Juan Bautista, Maynas, Perú
Teléfono: (5165) 261101 Correo electrónico: postgrado@unapiquitos.edu.pe www.unapiquitos.edu.pe



TESIS APROBADA EN SUSTENTACIÓN PÚBLICA EL 02 DE FEBRERO DEL 2024 EN LA ESCUELA DE POSTGRADO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA AMAZONÍA PERUANA, EN LA CIUDAD DE IQUITOS – PERÚ.



.....
LIC. ADM. PIO CHUMBES HUILLCA, DR.
PRESIDENTE



.....
LIC. NIT. RILKE CHONG VELA, DR.
MIEMBRO



.....
LIC. ADM. DIONICIO AGUILAR RAMIREZ, MGR.
MIEMBRO



.....
ECON. PEDRO LITO RIVERA CARDOZO, DR.
ASESOR

NOMBRE DEL TRABAJO	AUTOR
EPG_MAESTRÍA_TESIS_PIÑA DEL AGUILA.pdf	DIEGO PIÑA DEL AGUILA

RECUENTO DE PALABRAS	RECUENTO DE CARACTERES
13765 Words	69696 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS	TAMAÑO DEL ARCHIVO
46 Pages	513.3KB

FECHA DE ENTREGA	FECHA DEL INFORME
Jun 23, 2023 10:35 AM GMT-5	Jun 23, 2023 10:36 AM GMT-5

● **11% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base

- 8% Base de datos de Internet
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de Crossref
- Base de datos de contenido publicado de Cross
- 9% Base de datos de trabajos entregados

● **Excluir del Reporte de Similitud**

- Material bibliográfico
- Coincidencia baja (menos de 10 palabras)

A mi querida madre en el cielo, por su inmenso amor y apoyo incondicional en cada etapa de mi vida, te debo todo. A mi esposa Shany Kathery, quien con su amor, paciencia y comprensión es mi aliento permanente.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por iluminarme y darme la fortaleza para continuar sin desmayo ante las adversidades durante estos años de estudio. A mis familiares, que de una u otra manera estuvieron presente apoyándome.

A mis hijas, Ariany Daniela, Angela Iriana y Ginni Abigail, quienes con su cariño y dulce sonrisa serán siempre mi inspiración y fuente de motivación día a día.

A los docentes de la promoción XIV de la Maestría en Gestión Pública de la escuela de Post Grado de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana, quienes me guiaron con su experiencia y profesionalismo.

ÍNDICE DE CONTENIDO

	Páginas
Carátula	i
Contracarátula	ii
Acta de sustentación	iii
Jurado	iv
Resultado del informe de similitud	v
Dedicatoria	vi
Agradecimiento	vii
Índice de contenido	viii
Índice de tablas	ix
Índice de figuras	x
Resumen	xi
Abstract	xii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	3
1.1 Antecedentes	3
1.2 Bases teóricas	6
1.3 Definición de términos básicos	9
CAPÍTULO II: VARIABLES E HIPÓTESIS	10
2.1 Variables y su operacionalización	10
2.2 Formulación de la hipótesis	11
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	12
3.1 Tipo y diseño de la investigación	12
3.2 Población y muestra	13
3.3 Técnica e instrumentos	13
3.4 Procedimientos, de recolección de datos	14
3.5 Técnicas de procesamientos y análisis de los datos	15
3.6 Aspectos éticos	15
CAPÍTULO IV: RESULTADOS	16
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	41
CAPÍTULO VI: PROPUESTA	42
CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES	43
CAPÍTULO VIII: RECOMENDACIONES	44
CAPÍTULO IX: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45
ANEXOS	
1. Estadística complementaria	
2. Instrumento de recolección de datos	
3. Matriz de consistencia.	
4. Tabla de operacionalización de las variables.	

ÍNDICE DE TABLAS

	Páginas
Tabla N° 1: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018	16
Tabla N° 2: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2019	17
Tabla N° 3: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2020	18
Tabla N° 4: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2021	19
Tabla N° 5: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2022	20
Tabla N° 6: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018-2022	21
Tabla N° 7: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018	22
Tabla N° 8: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2019	23
Tabla N° 9: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2020	24
Tabla N° 10: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2021	25
Tabla N° 11: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2022	26
Tabla N° 12: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018- 2022.	27
Tabla N° 13: Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2018	29
Tabla N° 14: Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2019	29
Tabla N° 15: Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2020	30
Tabla N° 16: Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2021	31
Tabla N° 17: Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2022	31
Tabla N° 18: Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2018-2022.	32
Tabla N° 19: Test de normalidad.	34
Tabla N° 20: Correlación entre la discrecionalidad y la inversión pública.	34
Tabla N° 21: Estimación del modelo por método MCO.	35
Tabla N° 22: Test estadísticos de la regresión lineal.	36
Tabla N° 23: Discrecionalidad presupuestaria, Loreto 2018-2022	38

ÍNDICE DE FIGURAS

	Páginas
Figura N° 1: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018-2022.	21
Figura N° 2: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018.	23
Figura N° 3: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2019.	24
Figura N° 4: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2020.	25
Figura N° 5: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2021.	26
Figura N° 6: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2022.	27
Figura N° 7: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018- 2022.	28
Figura N° 8: Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2018-2022.	33
Figura N° 9: Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018-2022.	37
Figura N° 10: Discrecionalidad presupuestaria, Loreto 2018-2022.	38
Figura N° 11: Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018-2022.	39

RESUMEN

La inversión pública en transporte es sumamente importante para la creación de infraestructura en transporte, dado que brinda accesibilidad en zonas alejadas, promoviendo la interconexión y el comercio, generando mayores oportunidades de salir adelante a la población, fomentando el desarrollo económico y social. En este sentido la investigación plantea como objetivo principal determinar la relación que existe la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022. Así mismo, la investigación ha sido desarrollada con un enfoque cuantitativo de tipo descriptivo, correlacional y de diseño No experimental, que incluyó como población de estudio a los datos del presupuesto Público de acuerdo con el PIA, PIM y Ejecución presupuestal del sector transporte en Loreto durante el periodo 2018-2022. La investigación determinó que en el año 2021 la inversión en transporte ascendió a S/ 563,941,497 soles, siendo este el monto de mayor inversión durante los años de estudio. Así mismo se encontró que, el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión realiza en el sector transporte en la Región Loreto durante el periodo de estudio. Por otro lado, se identificó el coeficiente de Correlación de Pearson igual a $R=0.637$ y el valor de Sig. (bilateral)=0.000 siendo este menor al 5%, resultando significativo al 95%, por lo que se concluye que existe una relación positiva media entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022. Es decir, cuando exista una discrecionalidad presupuestaria positiva, se espera que la inversión en transporte se incremente.

Palabras Clave: Discrecionalidad presupuestaria, Inversión pública, PIA, PIM.

ABSTRACT

Public investment in transportation is extremely important for the creation of transportation infrastructure, since it provides accessibility in remote areas, promoting interconnection and trade, generating greater opportunities for the population to get ahead, promoting economic and social development. In this sense, the research proposes as its main objective to determine the relationship between budgetary discretion and the execution of public investment in transportation in the Loreto region 2018-2022. Likewise, the research has been developed with a quantitative approach of a descriptive type, correlational and non-experimental design, which included as a study population the data of the Public budget according to the PIA, PIM and budget execution of the transport sector in Loreto during the period 2018-2022. The investigation determined that in 2021 the investment in transportation amounted to S/ 563,941,497 soles, this being the amount of greatest investment during the years of study. Likewise, it was found that the national government is the level of government that makes the greatest investment in the transport sector in the Loreto Region during the study period. On the other hand, the Pearson Correlation coefficient was identified equal to $R=0.637$ and the value of Sig. (bilateral)=0.000, this being less than 5%, resulting significant at 95%, it is concluded that there is a positive relationship between the budgetary discretion and the execution of public investment in transportation in the Loreto region 2018-2022. In other words, when there is positive budgetary discretion, investment in transport is expected to increase.

Keywords: Budgetary discretion, Public investment, PIA, PIM

INTRODUCCIÓN

La inversión pública en infraestructura de transporte es un gran impulsador del crecimiento económico, resultando fundamental para crear accesibilidad en zonas alejadas, así mismo, favorece el flujo del comercio, dado que reduce el tiempo y costo de traslado de la mercancía de un lugar a otro. De igual forma, el acceso a carreteras o algunas otras vías de transporte son grandes impulsores de la inversión en distintos sectores, dado que promueve el turismo, permitiendo conocer lugares antes poco accesibles, que a su vez impulsa la gastronomía y promueve el comercio en las localidades por donde atraviesa la vía de transporte. Por otro lado, también mejora la rapidez de llegada de apoyo en caso de emergencia, así mismo es beneficioso para la educación dado que mayores alumnos podrán acceder al centro educativo de forma segura, siendo útil para el desarrollo económico y social.

En el Perú, es un país de territorio extenso y accidentado, por lo que existe una gran brecha de infraestructura en transporte que limita el desarrollo de la actividad comercial, principalmente en la zona sierra y selva del país. Sin embargo, en los últimos años se ha ido incrementando las vías de transporte terrestre. El buen acceso a infraestructura de calidad incrementa la productividad en distintos sectores, principalmente en el sector agrícola dado que se puede comercializar la mercancía del campo a la ciudad de manera más eficiente, reduciendo el costo y tiempo en transporte.

Loreto tiene una gran ventaja dado que cuenta con grandes ríos navegables que son usados como vías de transporte, sin embargo, cuenta con una escasa infraestructura en transporte terrestre que limita la conectividad interna entre comunidades locales, resultando una gran restricción en la creación de oportunidades para salir adelante. Por otro lado, Iquitos que es la capital loretana, es la ciudad más grande del país que no cuenta con acceso vía terrestre a la costa, como resultado es una de las ciudades más caras para vivir, siendo urgente la articulación vía terrestre con la costa, para incrementar la competitividad y mejorar los precios de los bienes y servicios que se intercambian en la Región, la conexión con la costa traería

progreso, desarrollándose muchos sectores de la economía, creándose un ambiente propicio para la creación de nuevos empleos.

Por otro lado, el presente trabajo de investigación centra su importancia en mostrar un análisis detallado de las características principales de la ejecución de inversión pública en transporte, permitiendo conocer factores que impulsen la inversión, así como también sus factores limitantes, lo que permitirá plantear recomendaciones que podrán ser tomadas en cuentas por autoridades públicas en beneficio de la accesibilidad a vías de transporte. Pues, la accesibilidad de vías de transporte resulta fundamental para el desarrollo de la economía por lo que la inversión pública en dicho sector es un factor fundamental para el cierre de brecha en infraestructura de transporte dado que brinda oportunidades de salir adelante a la población. En este sentido, nuestra investigación plantea como objetivo principal determinar la relación que existe la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018- 2022.

Así mismo, en el capítulo IV se presentarán los Resultados, detallando de manera ordenada los resultados encontrados realizando el análisis respectivo. De igual forma, en el Capítulo V se muestra la discusión, el cual consiste en constatar los resultados encontrados en nuestra investigación, con los resultados encontrados por los autores mencionados en los antecedentes. Por otro lado, en el capítulo VI se presenta la propuesta a fin generar beneficios en el sector transporte de la región Loreto. Finalmente, en el capítulo VII y VIII se mostrarán las conclusiones y las recomendaciones, respectivamente, contribuyendo información útil para la mejora de la inversión pública del sector transporte en la región Loreto.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1.1 Antecedentes

En 2022, se ha desarrollado un estudio de investigación mediante el enfoque cuantitativo de tipo básica y de nivel descriptivo, además ha sido elaborado mediante un diseño no experimental, que incluyó como población de estudio a los habitantes de entre 18 y 59 años del distrito de Punta Hermosa. La investigación determinó que el 72% de los encuestados consideran que, si hubo una mejora en el clima de inversión en transporte, mientras que el 27,7% menciona que no hubo mejoras en la inversión en transporte durante el año de estudio. Así mismo, se encontró que el 66,7% de los encuestados consideran que, si hubo incremento de la percepción del bienestar económico, mientras que el 33.3% considera que no hubo mejorías en el bienestar económico. Por otro lado, también se encontró que la ejecución de la inversión pública en transporte ha sido constante, en los años 2015 y 2016 con importes de S/ 1,584,679 soles y S/ 1,511,547 soles respectivamente, mientras que hubo un incremento significativo en los años 2017 y 2018, con una ejecución de S/ 1,118,615 soles y S/ 3,108,915 soles, respectivamente. La investigación concluyó que, al incrementarse la inversión pública en infraestructura de transporte, se incrementará el nivel de empleo por lo que se encuentra una relación positiva entre estas variables, así mismo, a medida que se incremente la inversión pública en transporte los ingresos de los pobladores también se incrementaran, finalmente se identificó una mejora general en el bienestar económico de la población (Gomez & Contreras, 2022).

En 2021, se desarrolló una investigación de tipo básica, de nivel de estudio descriptivo dado que se pretendió encontrar la interrelación existente entre las variables de estudio, así mismo, se elaboró mediante el método hipotético-deductivo y de diseño No experimental, el cual incluyó como población de estudio a los reportes estadísticos del PIA, PIM y PE de la provincia de Huaura, recolectados de la página web de consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas. La

investigación determinó que en ningún año de estudio el PIA supera al presupuesto ejecutado (PE) obteniéndose una mayor diferencia en el año 2015 con S/ 41,787,771.00 soles y una menor diferencia en el año 2018 con S/ 27,090,969.00 soles, así mismo, en relación con la diferencia entre el PIM y el PE se encontró que en el año 2016 se obtuvo mayor diferencia con S/ 50,023,266.00 soles representando una ineficiencia en la ejecución del gasto. La investigación concluyó que existe una diferencia significativa positiva entre el PIA y el PE de en los Gobiernos Locales en la Provincia de Huaura durante el periodo de estudio, del 2015 al 2018. Así mismo, se identificó que existe una diferencia significativa y negativa entre el PIM y el PE en los Gobiernos Locales de la Provincia de Huaura durante el periodo en estudio del 2015 al 2018, finalmente se encontró que hubo una eficiente ejecución del gasto público en los Gobiernos Locales de la Provincia de Huaura durante el periodo en estudio del 2015 al 2018 (Lopez, 2021).

En 2021, se desarrolló una investigación de tipo aplicada de nivel analítica, dado que se pretende realizar un análisis detallado de los resultados encontrados, además se ha utilizado el método hipotético-deductivo, desarrollado mediante un diseño de enfoque no experimental, el cual incluyó como población de estudio a la base de datos de la inversión pública en agricultura y transporte. La investigación determinó que existe una brecha de 80% en la infraestructura de transporte dado que se cuenta con el poco acceso a carreteras que benefician directamente a la reducción del tiempo y costo de transporte, así mismo a la competitividad de las regiones, por otro lado, se encontró un crecimiento considerable del gasto público en transporte y muestra una tendencia creciente. La investigación concluyó que el crecimiento económico es explicado por la inversión pública en un 74.67%. De igual forma la inversión pública en el sector Agrícola explica un 26.51% en el crecimiento económico y finalmente solo el 9.33% del crecimiento económico es explicado por la inversión pública en transporte, por lo que indica que invertir en el sector transporte resulta beneficioso para el crecimiento económico (Loayza & Gonzales, 2021).

En 2019, se desarrolló una investigación de tipo básico, de nivel descriptivo porque busca identificar las interrelaciones entre las variables de estudio, asimismo, es desarrollado mediante un diseño no experimental con el método hipotético-deductivo. La investigación incluyó como población de estudio a los datos referidos al PIA, PIM y PE de los 25 gobiernos regionales durante el periodo 2011-2018, los cuales fueron recolectados del portal consulta amigable del MEF. La investigación determinó que en 2018 el Gobierno regional que mayor ineficiencia respecto al PIM asignado fue La Libertad, ejecutando el 72% de su Presupuesto, mientras que el que menos tuvo fue el GR Loreto con un total del 97% de ejecución respecto al PIM asignado, mientras que el departamento con mayor ejecución respecto al PIA fue Ucayali con 152% de ejecución, mientras que La Libertad tuvo el 93% de ejecución respecto al PIA. La investigación concluyó que existe una diferencia significativa positiva entre el PIA y el Presupuesto Ejecutado en los Gobiernos Regionales en los años 2011 al 2018, asimismo, se identificó una diferencia significativa positiva entre el PIM asignado y el Presupuesto Ejecutado en los Gobiernos Regionales en los años 2011 al 2018, lo que indica que se debe seguir mejorando en la eficiencia del gasto público (Díaz Toribio, 2019).

En 2019, se desarrolló una investigación de tipo cuantitativo, de orientación aplicada y de diseño no experimental de corte longitudinal, que incluyó como población de estudio por las series históricas del PBI, así como también los datos de la inversión pública en transporte y comunicaciones de los tres niveles de gobierno durante los años 2002 y 2017. La investigación determinó que la correlación de Pearson $R=0.156$ y el nivel $Sig=0.000$ resultado significativo, lo que indica una débil relación entre la inversión pública en transporte y el PBI de Pasco, asimismo, se identificó que la inversión pública en transporte tuvo una tasa de crecimiento anual promedio de 30.0%. La investigación concluyó que la inversión pública en transporte no se relaciona positivamente con el crecimiento económico de la región Pasco en los años 2002-2017, esto resulta beneficioso para la creación de acceso de transporte en dicha región (Carlos & Huaman, 2019).

1.2 Bases teóricas

1.2.1 Inversión pública

De acuerdo con Keynes en 1936 en su Teoría General del empleo, el interés y el dinero el cual menciona un mecanismo capaz de hacer frente a las debacles financieras, en este sentido, indica que la inversión pública es el principal motor que impulsa la salida de una recesión, pues dado a una incertidumbre generalizada, el mercado no se puede regular solo, por lo que el estado el único capaz de invertir en tiempos de crisis. Por otro lado, en tiempos de estabilidad la inversión pública se presenta como un instrumento capaz de crear la infraestructura adecuada que permitirá potenciar los sectores e impulsar el crecimiento económico (Keynes, 1956).

Así mismo, Solow (1956), menciona que diversos factores determinan el nivel de la producción, tanto al corto, mediano y largo plazo, entre estos factores encontramos a la dotación del capital fijo (k) y la tasa de ahorro (s), que a su vez representa la inversión, así mismo también existe una tasa de depreciación que se tienen en cuenta (d). En este sentido, Solow nos dice que hay una tasa de ahorro que maximiza el consumo en el estado estacionario, por lo que una adecuada inversión representará el máximo nivel de consumo en el estado estacionario, pues la inversión crea la infraestructura para el desarrollo de nuevas tecnologías que incrementan la productividad, lo que trae mayor crecimiento y desarrollo económico, resultando sumamente beneficioso para la población en general, por lo que el estado debe orientar sus inversiones hacia aquello que le genere los mayores rendimientos en la población, para el cierre de brechas.

BCRP (2013), en su reporte de inflación señala que existe un consenso en la literatura económica sobre la accesibilidad a una adecuada infraestructura juega un rol determinante del crecimiento económico en el largo plazo, dado que mejora la productividad y competitividad pues genera un incremento del valor de los activos, así mismo incrementa la eficiencia en los factores productivos, pues reducen

los costos de transacciones y transporte, por lo que se debe prever una adecuada infraestructura en economías poco desarrolladas, pues no puede existir un desarrollo con una infraestructura precaria.

Urrunaga & Aparicio (2012) nos menciona que el buen acceso a Infraestructura impacta de manera positiva al desarrollo regional, pues brindar un acceso de infraestructura adecuada en carreteras, electrificación y telecomunicaciones resulta sumamente relevante para impulsar el desarrollo regional, en este sentido, las inversiones públicas deben estar orientadas a impulsar la creación de infraestructura adecuada que incremente las oportunidades de desarrollo, mediante un enfoque de mediano, corto y largo plazo.

Atunes (2011) nos menciona que la infraestructura dependerá del tamaño del gobierno, pues de ello depende cuan necesario es el acceso a carreteras, centro de salud, parques, tecnología, entre otros, pues no es lo mismo llenar de carreteras un lugar pequeño, que en lugares de larga distancia, La inversión pública debe estar orientada al cierre de brechas, que atiendan necesidades urgentes de la población.

Binswanger, Khandker & Rosenzweig (1993) mencionan que la inversión en infraestructura tiene vínculos con el crecimiento económico, pues mejora la dotación de infraestructura que a su vez podrían presionar para una mayor asignación de presupuesto en las regiones, así mismo, como efecto positivo es el incremento de la inversión privada que crea el ambiente propicio para la generación de empleo. Por otro lado, Rus, Campos, & Nombela (2003), mencionan que el transporte es definido por el movimiento de personas a lo largo y ancho de un espacio geográfico y asea por medio terrestre, aéreo o fluvial, siendo importante la construcción de infraestructuras de carreteras, puertos y aeropuertos. Esto promueve la interconexión con las regiones del país y del mundo siendo doblemente beneficios para lugares poco accesibles y territorios accidentados. Cabe resaltar que una infraestructura pública de calidad en transporte tiene un efecto de la ventaja competitiva con otros países.

1.2.2 Sistema presupuestaria

De acuerdo con el Decreto Legislativo N° 1440°, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto, aprobada por el Congreso de la Republica (2018): Esta Ley nos plantea que el proceso presupuestario cuenta con 5 etapas, estas son: Programación, Formulación, Aprobación, Ejecución y Evaluación.

La etapa de programación se estima mediante el cuadro de necesidades los bienes y servicios que necesitaran en el siguiente año fiscal. En la Formulación se establece el detalle de la estructura funcional y programático del gasto, así como también se define las fuentes de financiamiento, definiendo los programas, productos y metas presupuestales. En la etapa de aprobación es revisada por el congreso de la república y aprueba el PIA que es el monto máximo con el que se manejará el presupuesto.

En la parte de ejecución empieza entre el 01 de enero hasta el 31 de diciembre del año fiscal, en esta etapa se empieza a ejecutar el presupuesto formulado, así mismo, en esta etapa suceden cambios en presupuesto (Notas de Modificación) al que luego se le conoce como Presupuesto Inicial Modificado PIM, además, se observa la priorización y la discrecionalidad presupuestaria, que consiste en descartar gastos planeados y/o ejecutar gastos no programados, en esta fase comprende la certificación, compromiso devengado y girado. Finalmente, tenemos la etapa de evaluación, que se realiza en el año siguiente del ejercicio fiscal. En esta última etapa se definirá si el gasto público resultó eficiente o no, identificando posibles inconvenientes y resaltando los logros alcanzados, así también se plantean recomendaciones para ir mejorando en la gestión pública.

En este sentido, las teorías mencionadas son de utilidad para conocer el panorama teórico del proceso presupuestario público para plantear las hipótesis de la investigación a fin de Determinar la relación que existe entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018- 2022.

1.3 Definición de términos básicos

Discrecionalidad Presupuestaria: se define como los gastos que se realizan fuera de lo planeado, sea esta para satisfacer una necesidad urgente e importante o superflua, este gasto es cambiante puede que resulte contraproducente para el logro de objetivos (Livetopic, 2022).

Eficiencia: definida como la condición en la que el mercado proporciona consumo a través de una asignación óptima de factores para lograr un nivel de producción con la menor cantidad posible de insumos, es decir, lograr más con menos (Pacheco, Castellanos, & Morales, 2020).

Ejecución presupuestaria: se define como proceso por el cual se cumplen con las obligaciones de gasto, financiando la provisión de bienes y servicios públicos, por lo tanto, lograr resultados con base en las asignaciones presupuestarias aprobadas en el presupuesto de cada entidad pública (MEF, 2022).

Inversión Pública: es el desembolso de fondos públicos para creación de propuestas de actividad económica técnica para atender necesidades utilizando un conjunto de recursos disponibles las cuales pueden ser: recursos humanos, recursos materiales y tecnológico, etc. (MEF, 2010).

PIA: El Presupuesto Inicial de Apertura (PIA), es el presupuesto que se aprueba para su ejecución en el año fiscal entrante, de acuerdo con lo programado (MEF, 2022).

PIM: El Presupuesto Inicial Modificado (PIM) es el presupuesto actualizado de una institución Pública luego de sufrir modificaciones tanto a nivel institucional como a nivel funcional programático durante el ejercicio fiscal de acuerdo con el PIA (MEF, 2022).

Sector Transporte: puede definirse como una actividad económica que involucra el movimiento de personas y bienes en el espacio físico, por tierra, aire o mar, o una combinación de estos modos de transporte. Así mismo, el transporte no se necesita como actividad final, sino como medio para satisfacer otra necesidad (Duque Escobar, 2020).

CAPÍTULO II: VARIABLES E HIPÓTESIS

2.1 Variables y su operacionalización

- Variables.
 - a) Discrecionalidad presupuestaria.
 - b) Inversión pública.
- Definición conceptual.
 - a) Discrecionalidad presupuestaria: se define como aquellos gastos que se realizan fuera de lo planeado, sea esta para satisfacer un necesidad urgente e importante o superflua.
 - b) Inversión pública. Es el desembolso de fondos públicos para creación de propuestas de actividad económica técnica para atender necesidades.
- Definición operacional.
 - a) Discrecionalidad presupuestaria: medido a través de la diferencia entre el PIA y el devengado de todo el presupuesto en el programa presupuestal N° 138 en Loreto, 2018-2022.
 - b) Inversión pública. Medido por todo el importe devengado en el programa presupuestal N° 138 en Loreto, 2018-2022.
- Indicadores.
 - a) Comportamiento de la Discrecionalidad presupuestaria.
 - b) Comportamiento de la Inversión pública.
- Índices (Ítem).
 - a) Del comportamiento de la Discrecionalidad presupuestaria.
 - Creciente.
 - Decreciente.
 - Constante.
 - b) Del Comportamiento de la Inversión pública.
 - Creciente.
 - Decreciente.

- Constante.

➤ Instrumento.

Ficha de registro de Datos, en la cual se registrará los datos la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018- 2022.

2.2 Formulación de la hipótesis

Hipótesis general.

Existe una relación positiva entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022.

Hipótesis específicas.

1. Existe un comportamiento creciente de la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto, 2018- 2022.
2. Existe un comportamiento creciente de la discrecionalidad presupuestaria en la región Loreto, 2018- 2022.
3. Los gobiernos locales son el nivel de gobierno que mayor inversión pública realiza en transporte en la región Loreto, 2018-2022.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de la investigación

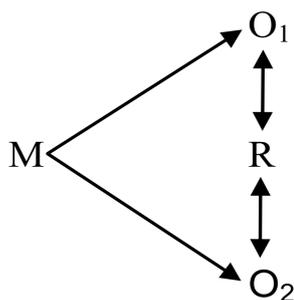
Tipo de investigación:

El tipo de investigación planteada es cuantitativo, desarrollado mediante un enfoque descriptivo, dado que se pretende describir las características más resaltantes que se encontrarán en la presente investigación. Así mismo, es correlacional porque se muestra el grado de asociación entre la discrecionalidad presupuestaria (variable 1) y la ejecución de la inversión pública (variable 2) en transporte en la región Loreto 2018- 2022.

Diseño de investigación:

El diseño es de tipo No Experimental, pues no se realizó alguna manipulación adrede de los datos para modificar los resultados, trabajando con los datos tal y como se encontraron el base de datos de fuente secundaria.

Esquema del diseño metodológico:



Donde:

M = Muestra de la investigación.

O1 = Variable 1: Discrecionalidad presupuestaria.

O2 = Variable 2: Inversión pública.

R = Correlación entre variables.

3.2 Población y muestra

Población de estudio.

La población se conforma por los datos del presupuesto Público de acuerdo con el PIA, PIM y Ejecución presupuestal del sector transporte en Loreto durante el periodo 2018-2022.

Tamaño de la muestra de estudio.

No aplica algún tipo de muestreo debido a que se trabajó con el total de la población, el cual será recolectada del aplicativo web Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

Tipo de Muestreo y procedimiento de selección de la muestra.

El tipo de muestreo es censal dado que se utilizará el total de los elementos de la población, es decir los datos del presupuesto Público de acuerdo con el PIA, PIM y Ejecución presupuestal del sector transporte en Loreto durante el periodo 2018-2022.

Criterios de selección.

- Criterios de inclusión: Todos los datos referidos a la inversión pública en transporte en Loreto durante el periodo 2018-2022.
- Criterios de exclusión: Los datos que No pertenecen a la inversión pública en transporte en Loreto durante el periodo 2018-2022

3.3 Técnica e instrumentos

Técnica.

La Observación Directa es la técnica ideal para la recolección de datos en la presente investigación, pues esta técnica consiste en recolectar la información tal y como se observa en su ambiente natural, sin sufrir alteraciones en el proceso, en este sentido los datos de la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto, se recolectaron tal y como se observó en consulta amigable del MEF.

Instrumento de recolección de datos.

El instrumento empleado en la recolección de datos es la ficha de registro de datos, que es un documento que reúne las características de las variables de estudio, a fin de medirlas y cuantificarlas para su posterior procesamiento y análisis, en este sentido, nuestra ficha de registro reúne las características necesarias para medir y cuantificar la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto.

3.4 Procedimientos, de recolección de datos

El procedimiento de recolección de datos fue el siguiente:

- Habiendo definido los criterios de inclusión y exclusión, se procedió con la elaboración de la ficha de registro de datos, apoyándonos en una hoja de cálculo de Excel, creando indicadores que reúnan las características de interés para cuantificar nuestra variable.
- Contando con el instrumento adecuado, se procedió a indagar en el aplicativo web Consulta Amigable del MEF, seguidamente se realizará el filtro necesario, seleccionando el Programa presupuestal 0138. “Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte” donde se recolectará todo lo referido a la inversión pública en el sector transporte, así mismo, se seleccionará el departamento de Loreto, indicando el periodo del 2018 al 2022.
- Se recolectó en la ficha de registro de datos el presupuesto asignado en el sector transporte, es decir se considerará el PIA, PIM y el total de devengados, a fin de medir la ejecución y la discrecionalidad.
- Finalmente, se realizará una limpieza de los datos para trasladar toda la información encontrada a la ficha de registro de datos, obteniendo una base de datos sólida, para su posterior procesamiento y análisis.

3.5 Técnicas de procesamientos y análisis de los datos

El procedimiento de análisis de datos ha sido el siguiente:

- Habiendo obtenido una sólida base de datos, se procedió con la elaboración de tablas y gráficos orientados a un análisis detallado de las características más relevantes que se encontraron en nuestra investigación.
- Posteriormente se procedió con la importación de la base de datos al programa estadístico SPSS para realizar el análisis estadístico, asimismo se procederá con la aplicación de test para contrastar nuestra hipótesis. En este sentido se calculó el Coeficiente de Correlación de Pearson (r) para encontrar el grado de asociación entre la discrecionalidad presupuestaria (variable 1) y la ejecución de la inversión pública (variable 2) en transporte en la región Loreto 2018- 2022.
- Conseguido las pruebas estadísticas se procedió a realizar un análisis detallado de los resultados encontrados plasmando el contraste de hipótesis.
- Finalmente se obtuvo todo el material Necesario para el desarrollo de nuestra investigación, redactando los resultados y planteando las conclusiones y recomendaciones.

3.6 Aspectos éticos

En cada punto del desarrollo de la investigación, el autor mantuvo una correcta postura ética, reconociendo la autoría de cada fuente de información utilizada, realizando la cita de autoría de acuerdo con la norma APA. Así mismo, se establece en la recolección de datos se realizó con total precaución, utilizando una fuente confiable como es la del Ministerio de Economía y Finanzas MEF, además, se trasladó de la fuente a la hoja de datos sin modificaciones, por lo que se garantiza resultados confiables.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1 Inversión pública en transporte

La inversión pública en transporte es toda aquella erogación que realiza el estado o entidades públicas, orientadas a desarrollar mejoras en la infraestructura de transporte. La inversión en transporte incluye la construcción, renovación, ampliación y mantenimiento de puentes, puertos, aeropuertos, carreteras, entre otros, orientados a mejorar la eficiencia en el acceso a vías de transporte y conexión. En este sentido, en la presente investigación, la inversión pública en transporte será medido mediante la ejecución del gasto en el Programa presupuestal N° 0138. “Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte” en la fase de devengado, seleccionando todo lo invertido en la Región Loreto, durante el periodo 2018-2022.

Tabla N° 1. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018

Inversión (proyecto y/o actividad)	Monto S/	%
1 Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho (Puente Nanay)	179,739,061	45.97%
2 Concesiones Portuarias (infraestructura)	35,057,227	8.97%
3 Carretera de la Vía Departamental Yurimaguas - Jeberos	29,929,018	7.65%
4 Personas Atendidas por Transporte Subsidiado	18,225,850	4.66%
5 Concesiones Aeroportuarias	15,434,265	3.95%
6 Vía Carrozable San Joaquín de Omaguas - Iquitos -Nauta Km 58.	14,138,721	3.62%
7 Estudios de Pre-Inversión	14,015,610	3.58%
8 Hidrovía Operativa y con Mantenimiento	10,664,421	2.73%
9 Carretera Tramo: Quistococha-Zungarococha-Llanchama,	6,247,061	1.60%
10 Camino Departamental con Mantenimiento Vial	6,195,490	1.58%
11 Camino Vecinal Pampa Hermosa-Inahuaya-Provincia de Ucayali	5,977,729	1.53%
12 Caminos Vecinales en la Localidad de Santa María, Alto Nanay	5,558,369	1.42%
13 Camino Vecinal con Mantenimiento Vial	5,390,190	1.38%
14 Mejoramiento de las Calles, Maynas- Loreto	4,736,357	1.21%
15 Mejoramiento de las Calles: Provincia de Putumayo -Loreto	4,641,537	1.19%
16 Camino Vecinal San Lorenzo - Datem del Marañón - Loreto	4,349,990	1.11%
17 Trocha Carrozable de Paraiso - Las Palmas - - Ucayali - Loreto	3,837,696	0.98%
18 Servicios de Transporte Terrestre y Complementarios Fiscalizados	3,430,960	0.88%
19 Mejoramiento de las Calles Provincia de Putumayo - Loreto	1,883,903	0.48%
20 Rehabilitación del Camino Vecinal Alto Muhena – Yurimaguas.	1,813,214	0.46%
Otros	19,713,393	5.04%
Total (en soles)	390,980,062	100.00%

Fuente: MEF

En la Tabla N° 01 nos muestra los proyectos y/o actividades de inversión en transporte en la región Loreto, en el periodo 2018. En este sentido se observa que en el proyecto de “Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho” en su primera fase en la construcción del Puente Nanay, se ha desembolsado un importe de S/ 179,739,061 soles, siendo el monto de mayor inversión, representando el 45.97% del total de lo invertido. Así mismo, se observa que la inversión en concesiones portuarias fue de S/ 35,057,227 y representó el 8.97% del total de la inversión y en la construcción de la carretera de Yurimaguas-Jeberos se desembolsó un total de S/ 29,929,018 soles, representando el 7.65% de lo invertido, siendo el tercer monto de mayor inversión en transporte en Loreto, 2018. Por otro lado, se observa que mayormente los proyectos que representan mayor inversión son los referidos a carreteras, mejoramiento de las calles y caminos vecinales, siendo útil para la transitabilidad y conectividad de la población en general.

Tabla N° 2. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2019

Inversión (proyecto y/o actividad)	Monto	%
1 Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho (Puente Nanay)	113,265,048	31.93%
2 Mejoramiento y Rehabilitación de la Carretera Yurimaguas Munichis	51,156,778	14.42%
3 Concesiones Portuarias (Infraestructura)	35,280,887	9.95%
4 Carretera Tramo: Quistococha-Zungarococha-Llanchama,	25,055,018	7.06%
5 Personas Atendidas por Transporte Subsidiado	18,576,931	5.24%
6 Hidrovía Operativa y con Mantenimiento	10,563,437	2.98%
7 Camino Vecinal; Tupac Amaru - Roca Fuerte (Yurimaguas)	10,258,328	2.89%
8 Vía Carrozable San Joaquín de Omaguas – Loreto Nauta	10,160,361	2.86%
9 Camino vecinal Pampa Hermosa-Inahuaya-Provincia de Ucayali	9,157,230	2.58%
10 Trocha Carrozable de Paraíso - Las Palmas – (Ucayali – Loreto)	9,134,574	2.57%
11 Estudios de Pre-Inversión	6,511,692	1.84%
12 Vía Departamental Yurimaguas - Jeberos, (Alto Amazonas)	6,097,414	1.72%
13 Caminos Vecinales localidad Santa Maria, Alto Nanay - Maynas	4,916,353	1.39%
14 Servicios de Transporte Terrestre y Complementarios Fiscalizados	4,293,766	1.21%
15 Concesiones Aeroportuarias	4,250,015	1.20%
16 Camino Departamental con Mantenimiento Vial	3,089,645	0.87%
17 Camino Vecinal con Mantenimiento Vial -Maynas	2,665,039	0.75%
18 Mejoramiento de las Calles: Provincia de Putumayo - Loreto	2,223,387	0.63%
19 Mejoramiento de las calles - Provincia de Alto Amazonas -	1,498,270	0.42%
20 Mejoramiento en Transitabilidad Vial, Distrito de Napo (Maynas)	1,066,804	0.30%
Otros	25,522,281	7.19%
Total	354,743,258	100.00%

Fuente: MEF

En la Tabla N° 02 nos muestra los proyectos y/o actividades de inversión en transporte en la región Loreto, en el periodo 2019. En este sentido se observa que en el proyecto de “Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho” en su primera fase en la construcción del Puente Nanay, se ha desembolsado un importe de S/ 113,265,048 soles, siendo el monto de mayor inversión, representando el 31.93% del total de lo invertido. Asimismo, se observa que para el proyecto de carretera Yurimaguas-Munichis, desembolsó S/ 51,156,778 soles, siendo el segundo con mayor inversión, que representó el 14.92% del total, y en las concesiones portuarias se desembolsó S/ 35,280,887 soles, representando el 9.95% de lo invertido, siendo el tercer monto de mayor inversión. Por otro lado, se observa que mayormente los proyectos que representan mayor inversión son los referidos a carreteras, mejoramiento de las calles y caminos vecinales, siendo útil para la transitabilidad y conectividad de la población Loretana.

Tabla N° 3. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2020

Inversión (proyecto y/o actividad)	Monto	%
1 Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho (Puente Nanay)	65,504,295	22.64%
2 Camino Vecinal con Mantenimiento Vial (pistas)	50,528,539	17.47%
3 Concesiones Portuarias (Infraestructura)	36,799,531	12.72%
4 Mejoramiento y Rehabilitación de la carretera Yurimaguas Munichis	17,847,775	6.17%
5 Camino Vecinal; Tupac Amaru - Roca Fuerte (Yurimaguas)	11,806,053	4.08%
6 Terminal Portuario con Estándares de Gestión y Operación	10,972,446	3.79%
7 Camino Vecinal Pampa Hermosa-Inahuaya-Provincia de Ucayali	9,755,415	3.37%
8 Estudios de Pre-Inversión	8,665,671	3.00%
9 Vía Vecinal Santo Tomas y Santa Clara, de San Juan Bautista	7,504,480	2.59%
10 Personas Atendidas por Transporte Subsidiado	5,885,419	2.03%
11 Camino Departamental con Mantenimiento Vial	5,417,580	1.87%
12 Mejoramiento de las Calles, San Juan Bautista - Maynas	5,246,032	1.81%
13 Mejoramiento Vial en la ciudad de Nauta -Loreto	4,529,461	1.57%
14 Mejoramiento de la Calles, Provincia de Maynas	3,999,132	1.38%
15 Mejoramiento de las Calles, Distrito de Tapiche - Requena	3,827,276	1.32%
16 Reparación de Puente; Quebrada Guarnición, Requena-Requena	3,256,225	1.13%
17 Transitabilidad Vial, Distrito de Napo - Provincia de Maynas	2,574,143	0.89%
18 Veredas Peatonales en Distrito de Puinahua - Requena	2,469,891	0.85%
19 Carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos (Frontera con Brasil)	2,095,018	0.72%
20 Mejoramiento de Pistas en Aeródromo de Yurimaguas	1,925,103	0.67%
Otros	28,661,902	9.91%
Total	289,271,387	100.00%

Fuente: MEF

En la Tabla N° 3 nos muestra los proyectos y/o actividades de inversión en transporte en la región Loreto, en el periodo 2020. En este sentido se observa que en el proyecto de “Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho” en su primera fase en la construcción del Puente Nanay, se ha desembolsado un importe de S/ 65,504,295 soles, siendo el monto de mayor inversión, representando el 22.64% del total. Asimismo, se observa que para el proyecto de Camino Vecinal Con Mantenimiento Vial (pistas) se desembolsó S/ 50,528,539 soles, siendo el segundo con mayor inversión, que representó el 17.47% del total, y en las concesiones portuarias se desembolsó S/ 36,799,531 soles, representando el 12.72% de lo invertido, siendo el tercer monto de mayor inversión. Por otro lado, se observa que mayormente los proyectos que representan mayor inversión son los referidos a carreteras, mejoramiento de las calles y caminos vecinales, siendo útil para la transitabilidad y conectividad de la población Loretana.

Tabla N° 4. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2021

Inversión (proyecto y/o actividad)	Monto	%
1 Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho (Puente Nanay)	239,238,286	42.42%
2 Concesiones Portuarias	49,463,503	8.77%
3 Mejoramiento de las Vías de Acceso en Nauta Loreto	41,269,988	7.32%
4 Mejoramiento de Vía Vecinal Empalme San Juan Bautista-Maynas	36,499,562	6.47%
5 Carretera Yurimaguas Munichis - Yurimaguas, Alto Amazonas	24,797,539	4.40%
6 Personas Atendidas por Transporte Subsidiado	21,031,648	3.73%
7 Camino Vecinal con Mantenimiento Vial	20,803,090	3.69%
8 Mejoramiento de las Calles, Distrito de Punchana - Maynas	19,362,937	3.43%
9 Terminal Portuario con Estándares de Gestión y Operación	12,164,113	2.16%
10 Camino Vecinal Pampa Hermosa-Inahuaya-Provincia De Ucayali	11,415,936	2.02%
11 Estudios de Pre-Inversión	9,959,948	1.77%
12 Carretera Saramiriza-Borja, (Manseriche - Datem del Marañón)	9,417,151	1.67%
13 Mejoramiento de las Calles, Distrito de Mazan - Maynas	8,945,018	1.59%
14 Camino Vecinal; Tupac Amaru - Roca Fuerte- (Alto Amazonas)	5,428,509	0.96%
15 Mejoramiento de Transitabilidad Vial (Distrito De Napo- Maynas)	5,108,191	0.91%
16 Mejoramiento de las Calles, Distrito de Iquitos, Maynas	5,081,940	0.90%
17 Mejoramiento de la Transitabilidad Distrito de Soplin - Requena	3,979,325	0.71%
18 Mejoramiento de las Calles, Distrito de Iquitos, Maynas	3,932,311	0.70%
19 Mejoramiento de las calles, Distrito de San Juan Bautista - Maynas	2,793,051	0.50%
20 Carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos (Frontera Con Brasil)	2,444,187	0.43%
Otros	30,805,264	5.46%
Total	563,941,497	100.00%

Fuente: MEF

En la Tabla N° 04 nos muestra los proyectos y/o actividades de inversión en transporte en la región Loreto, en el periodo 2021. En este sentido se observa que en el proyecto de “Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho” en su primera fase en la construcción del Puente Nanay, se ha desembolsado un importe de S/ 239,238,286 soles, siendo el monto de mayor inversión, representando el 42.42% del total. Asimismo, se observa que para el proyecto de “concesiones portuarias” se desembolsó S/ 49,463,503 soles, siendo el segundo con mayor inversión, que representó el 8.77% del total, y en el proyecto de “Mejoramiento de las vías de acceso en Nauta” se desembolsó S/ 41,269,988 soles, representando el 7.32% de lo invertido, siendo el tercer monto de mayor inversión. Por otro lado, se observa que mayormente los proyectos que representan mayor inversión son los referidos a carreteras, mejoramiento de las calles y caminos vecinales, siendo útil para la transitabilidad y conectividad de la población Loretana.

Tabla N° 5. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2022

Inversión (proyecto y/o actividad)	Monto	%
1 Mejoramiento de la Vía de Acceso a Cabo López (Belén – Maynas)	39,840,705	13.91%
2 Mejoramiento de Transitabilidad (San Juan Bautista – Maynas)	38,221,027	13.34%
3 Personas Atendidas por Transporte Subsidiado	24,088,431	8.41%
4 Renovación de Vías Vecinales (Belén, Punchana, Iquitos- Maynas)	18,625,741	6.50%
5 Carretera Saramiriza-Borja, Manseriche - Datem del Marañón	16,348,854	5.71%
6 Camino Vecinal con Mantenimiento Vial -Maynas	13,281,085	4.64%
7 Vía Vecinal Empalme Santo Tomas -Santa Clara, Maynas	11,438,360	3.99%
8 Terminal Portuario con Estándares de Gestión y Operación	11,212,401	3.91%
9 Carretera Yurimaguas – Munichis, Alto Amazonas	10,711,795	3.74%
10 Mejoramiento de la Vía de acceso Nauta -Loreto	9,840,515	3.44%
11 Mejoramiento de la Infraestructura Vial Urbana (Yurimaguas)	9,630,312	3.36%
12 Mejoramiento de Transitabilidad Vehicular (Punchana – Maynas)	6,392,426	2.23%
13 Mejoramiento de Transitabilidad (Jenaro Herrera – Requena)	5,157,675	1.80%
14 Camino Departamental con Mantenimiento Vial	3,838,913	1.34%
15 Mejoramiento de la Calles (Mazan- Maynas)	3,364,637	1.17%
16 Mejoramiento de la Calles (Iquitos – Maynas)	2,904,114	1.01%
17 Reparación de Berma; Distrito de San Juan Bautista, Maynas	2,767,986	0.97%
18 Carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho (Puente Nanay)	2,345,007	0.82%
19 Mejoramiento de Transitabilidad Peatonal (Padre Márquez-Ucayali)	1,992,883	0.70%
20 Carretera Jenaro Herrera - Colonia Angamos (Frontera con Brasil)	1,882,199	0.66%
Otros	52,571,860	18.35%
Total	286,456,926	100.00%

Fuente: MEF

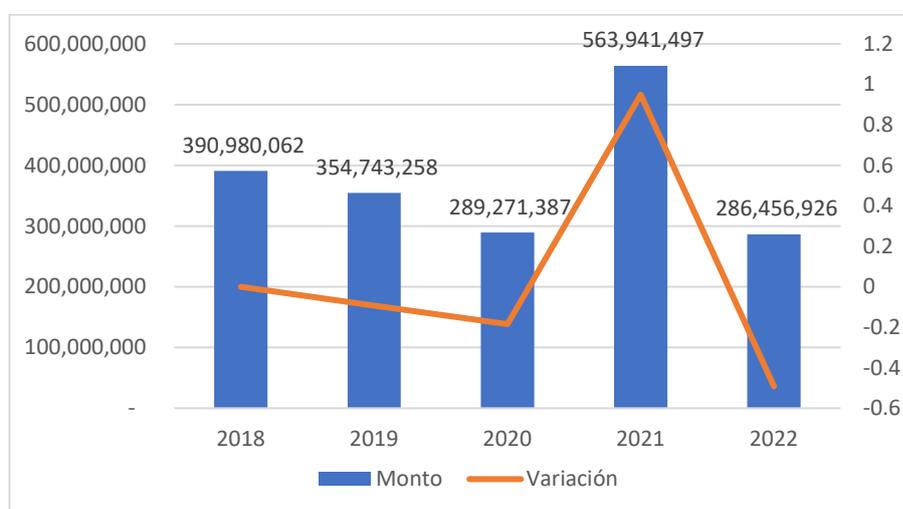
En la Tabla N° 05 nos muestra los proyectos y/o actividades de inversión en transporte en la región Loreto, en el periodo 2022. En este sentido, se observa que en el proyecto de “Mejoramiento de la vía de acceso a Cabo López” se ha desembolsado S/ 39,840,705 soles, siendo el monto de mayor inversión, representando el 13.91% del total de lo invertido. Asimismo, se observa que para el proyecto de “Mejoramiento de transitabilidad en el distrito de San Juan Bautista” se desembolsó S/ 38,221,027 soles, siendo el segundo con mayor inversión, que representó el 13.34% del total, y en la actividad de “Personas Atendidas Por Transporte Subsidiado” se desembolsó S/ 24,088,431 soles, representando el 8.41% de lo invertido, siendo el tercer monto de mayor inversión. Por otro lado, se observa que mayormente los proyectos que representan mayor inversión son los referidos a carreteras, mejoramiento de las calles y caminos vecinales, siendo útil para la transitabilidad y conectividad de la población Loretana.

Tabla N° 6. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018-2022

Año	Monto	Variación
2018	390,980,062	
2019	354,743,258	-9.27%
2020	289,271,387	-18.46%
2021	563,941,497	94.95%
2022	286,456,926	-49.20%

Fuente: MEF

Figura N° 1. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018-2022.



Fuente: MEF

En la Tabla N° 6 y Figura N° 01, se muestra la evolución de la inversión pública en transporte, de la región Loreto, durante el periodo 2018-2022. De acuerdo con los resultados se observa que, en el año 2018 la inversión en transporte ascendió a S/ 390,980,062 soles, decayendo un -9.27% en 2019 a S/ 354,743,258 soles, volviendo a tener una disminución en 2020 de -18.46%, siendo S/ 289,271,387 soles la inversión de ese año, luego se tuvo un incremento de 94.95% en el 2021, siendo S/ 563,941,497 soles la inversión de ese año, además el 2021 fue el año que mayor inversión hubo, posteriormente se tuvo una caída de -49.20% de la inversión para el año 2022 siendo la inversión igual a S/ 286,456,926 soles, además el 2022 fue el año que menor inversión hubo durante el periodo de estudio, esto principalmente por culminar la construcción del puente Nanay, que pertenece a la primera fase de la construcción del proyecto de “carretera Bellavista-Mazan-Salvador-El Estrecho”.

4.2 Inversión pública en transporte por nivel de gobierno

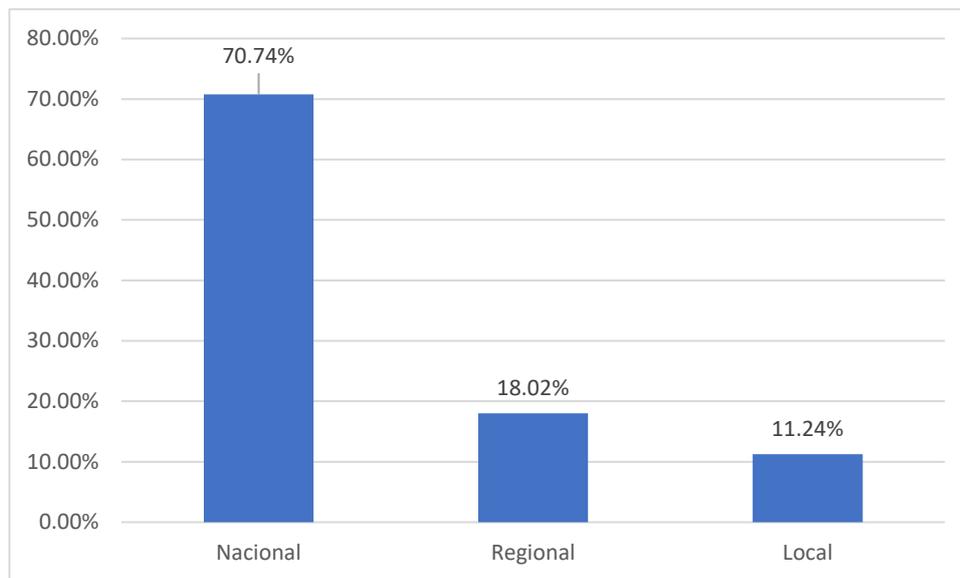
La inversión pública puede estar ejecutada por el gobierno nacional, regional o local. En este sentido, las inversiones ejecutadas por el gobierno nacional generalmente están orientadas a la construcción y mantenimiento de infraestructura en transporte de gran escala y de mayor presupuesto. Por otro lado, los gobiernos regionales se centran en inversiones de transporte en proyectos de mediana escala, dentro del territorio regional. Finalmente, los gobiernos Locales son los que se encuentran más cercanos a la población, por lo que desarrollan inversiones en transporte para satisfacer las necesidades de transpirabilidad y conexión de la población.

Tabla N° 7. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018

Nivel de Gobierno	Inversión	Porcentaje
Gobierno Nacional	276,596,670	70.74%
Gobiernos Regionales	70,449,570	18.02%
Gobiernos Locales	43,933,822	11.24%
Total	390,980,062	100.00%

Fuente: MEF

Figura N° 2. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018.



Fuente: MEF

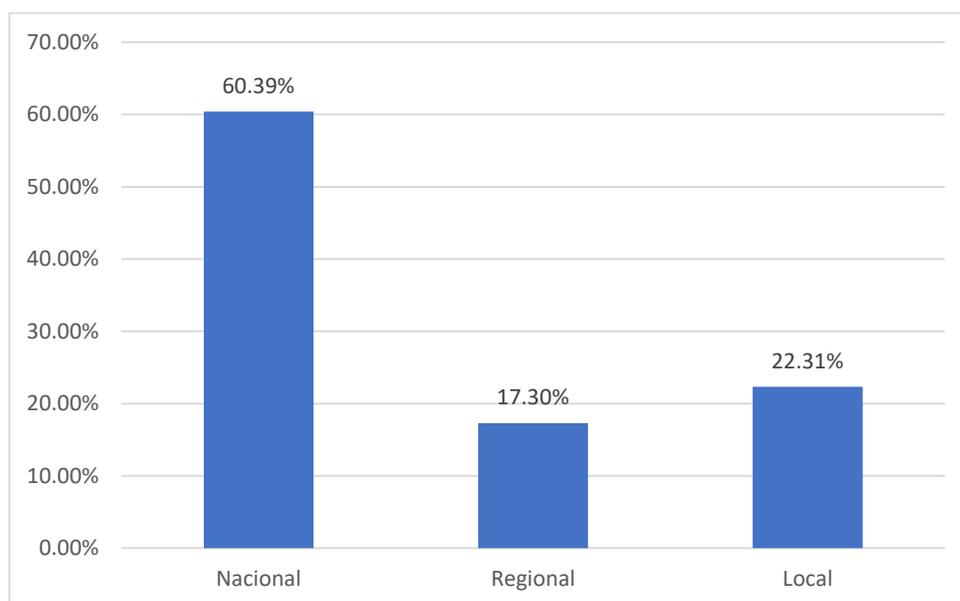
En la Tabla N° 7 y Figura N° 02, se muestra la Inversión pública en transporte por nivel de gobierno de la región Loreto, durante el periodo 2018. En este sentido, se determina que el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión Realizó en el 2018, con un total de S/ 276,596,670 soles, representando el 70.74% del total de lo invertido, seguido del gobierno regional con un total de S/ 70,449,570 soles, representando el 18.02% del total de lo invertido, finalmente los gobiernos locales fueron el nivel que menos inversión realizaron, con un total de S/ 43,933,822 soles, representando un 11.24% del total de lo invertido en el sector transporte de la región Loreto, durante el periodo de 2018.

Tabla N° 8. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2019

Nivel de Gobierno	Inversión	Porcentaje
Gobierno Nacional	214,213,800	60.39%
Gobiernos Regionales	61,370,236	17.30%
Gobiernos Locales	79,159,222	22.31%
Total	354,743,258	100%

Fuente: MEF

Figura N° 3. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2019.



Fuente: MEF

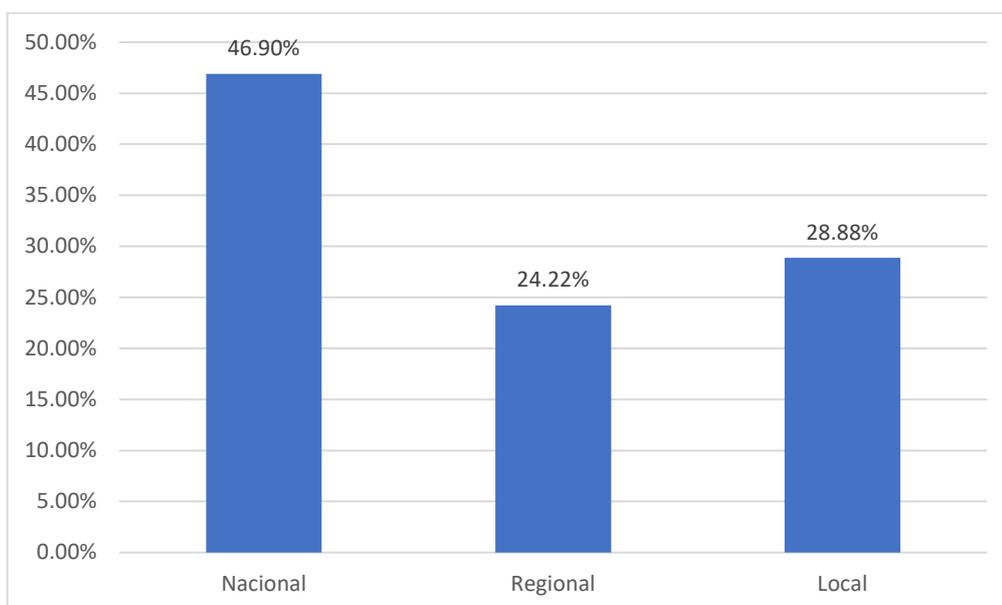
En la Tabla N° 8 y Figura N° 03, se muestra la Inversión pública en transporte por nivel de gobierno de la región Loreto, durante el periodo 2019. En este sentido, se determina que el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión realizó en el 2019, con un total de S/ 214,213,800 soles, representando el 60.39% del total de lo invertido, seguido de los gobiernos locales con un total de S/ 79,159,222 soles, representando el 22.31% del total de lo invertido, finalmente el gobierno regional fue el nivel que menos inversión realizó, con un total de S/ 61,370,236 soles, representando un 17.30% del total de lo invertido en el sector transporte de la región Loreto, durante el periodo de 2019.

Tabla N° 9. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2020

Nivel de Gobierno	Inversión	Porcentaje
Gobierno Nacional	135,679,904	46.90%
Gobiernos Regionales	70,059,119	24.22%
Gobiernos Locales	83,532,364	28.88%
Total	289,271,387	100%

Fuente: MEF

Figura N° 4. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2020.



Fuente: MEF

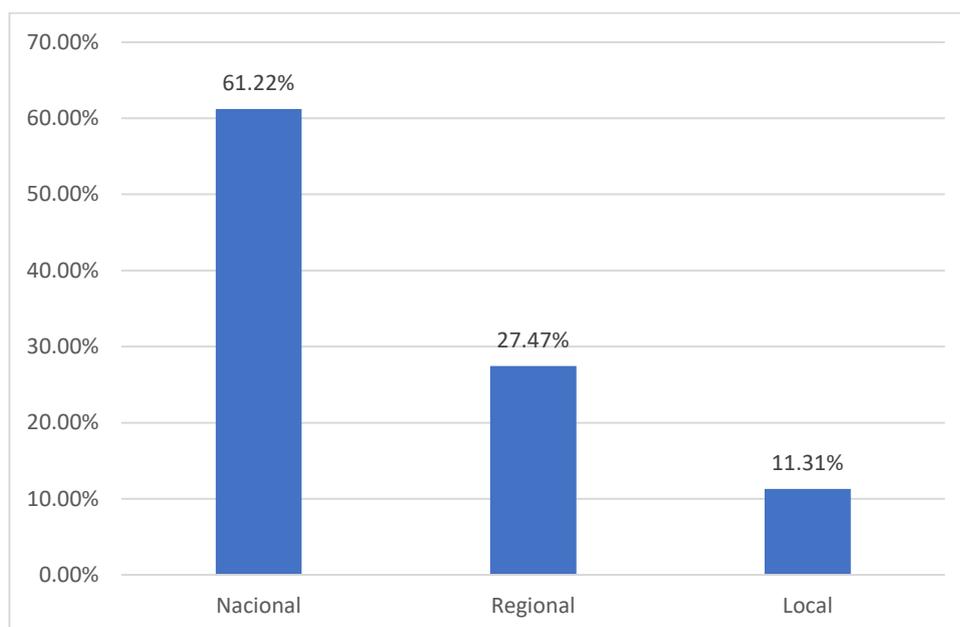
En la Tabla N° 9 y Figura N° 04, se muestra la Inversión pública en transporte por nivel de gobierno de la región Loreto, durante el periodo 2020. En este sentido, se determina que el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión realizó en el 2020, con un total de S/ 135,679,904 soles, representando el 46.90% del total de lo invertido, seguido de los gobiernos locales con un total de S/ 83,532,364 soles, representando el 28.88% del total de lo invertido, finalmente el gobierno regional fue el nivel que menos inversión realizó, con un total de S/ 70,059,119 soles, representando un 24.22% del total de lo invertido en el sector transporte de la región Loreto, durante el periodo de 2020.

Tabla N° 10. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2021

Nivel de Gobierno	Inversión	Porcentaje
Gobierno Nacional	345,260,555	61.22%
Gobiernos Regionales	154,892,564	27.47%
Gobiernos Locales	63,788,378	11.31%
Total	563,941,497	100%

Fuente: MEF

Figura N° 5. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2021.



Fuente: MEF

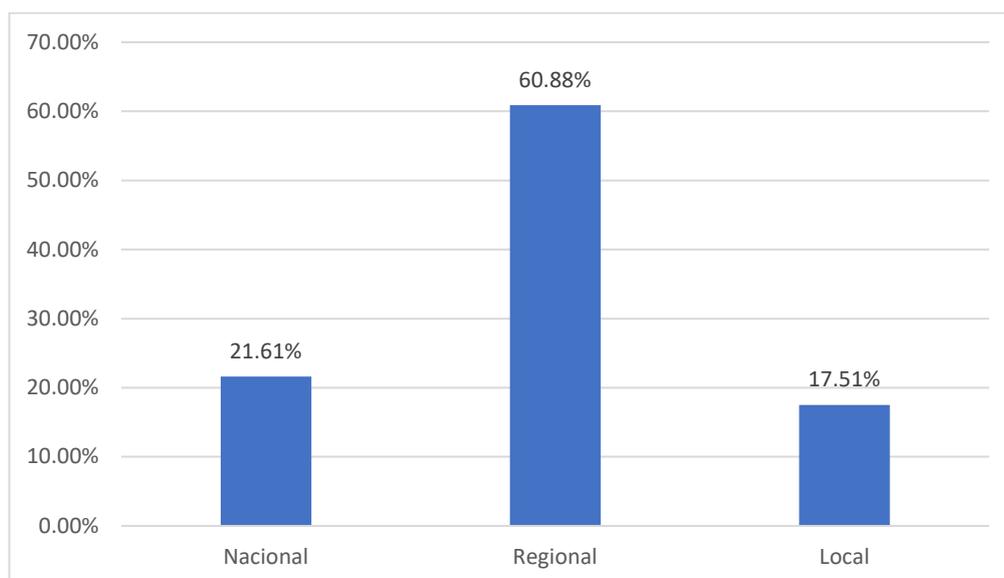
En la Tabla N° 10 y Figura N° 05, se muestra la Inversión pública en transporte por nivel de gobierno de la región Loreto, durante el periodo 2021. En este sentido, se determina que el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión Realizó en el 2021, con un total de S/ 345,260,555 soles, representando el 61.22% del total de lo invertido, seguido del gobierno regional con un total de S/ 154,892,564 soles, representando el 27.47% del total de lo invertido, finalmente los gobiernos locales fueron el nivel que menos inversión realizaron, con un total de S/ 63,788,378 soles, representando un 11.31% del total de lo invertido en el sector transporte de la región Loreto, durante el periodo de 2021.

Tabla N° 11. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2022

Nivel de Gobierno	Inversión	Porcentaje
Gobierno Nacional	61,904,895	21.61%
Gobiernos Regionales	174,397,449	60.88%
Gobiernos Locales	50,154,582	17.51%
Total	286,456,926	100%

Fuente: MEF

Figura N° 6. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2022.



Fuente: MEF

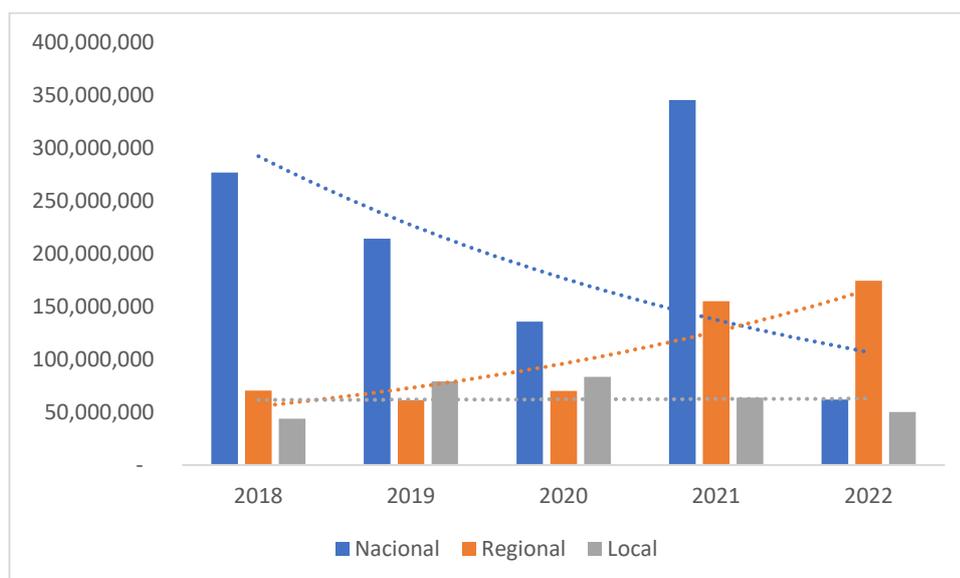
En la Tabla N° 11 y Figura N° 06, se muestra la Inversión pública en transporte por nivel de gobierno de la región Loreto, durante el periodo 2022. En este sentido, se determina que el gobierno regional es el nivel de gobierno que mayor inversión realizó en el 2022, con un total de S/ 174,397,449 soles, representando el 60.88% del total de lo invertido, seguido del gobierno nacional con un total de S/ 61,904,895 soles, representando el 21.61% del total de lo invertido, finalmente los gobiernos locales fueron el nivel que menos inversión realizaron, con un total de S/ 50,154,582 soles, representando un 17.51% del total de lo invertido en el sector transporte de la región Loreto, durante el periodo de 2022.

Tabla N° 12. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018 2022.

Nivel de Gobierno	2018	2019	2020	2021	2022
Nacional	214,213,800	135,679,904	345,260,555	61,904,895	214,213,800
Regionales	61,370,236	70,059,119	154,892,564	174,397,449	61,370,236
Locales	79,159,222	83,532,364	63,788,378	50,154,582	79,159,222
Total	354,743,258	289,271,387	563,941,497	286,456,926	354,743,258

Fuente: MEF

Figura N° 7. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018-2022.



Fuente: MEF

En la Tabla N° 12 y Figura N° 07, se muestra la Inversión pública en transporte por nivel de gobierno de la región Loreto, durante el periodo 2018-2022. En este sentido, se observa que el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión realiza en el sector transporte en la región Loreto, seguido de la inversión de gobierno regional. Así mismo se logra observar una tendencia a la baja de la inversión pública de transporte por parte de nivel nacional, en cambio, se observa una tendencia al alza de la inversión pública a nivel regional. Finalmente, no se ha logrado identificar una tendencia definida en la inversión pública de transporte, por parte de los gobiernos locales, durante el periodo de estudio.

4.3 Ejecución del gasto público en transporte por genérica

La ejecución del gasto se realiza de acuerdo con el presupuesto asignado, la cual está sujeta a modificaciones (disminución, incremento o cambio). Así mismo, toda erogación de dinero ejecutada por el estado, son registradas de acuerdo con su clasificador de gasto, la cual sirve para tener un adecuado control de los recursos del estado, promoviendo la eficiencia. En este sentido, nuestra investigación presenta un análisis de lo ejecutado de acuerdo la genérica de gasto y al presupuesto asignado y sus modificaciones.

Tabla N° 13. Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2018

Nivel de Gobierno	PIA	PIM	Discrecionalidad	Ejecución	% Ejec	%
2.1 Personal y						
Obligaciones Sociales	2,054,673	1,738,407	- 316,266	1,736,095	99.9%	0.4%
2.2 Pensiones y Otras						
Prestaciones Sociales	-	7,028	7,028	3,514	50.0%	0.0%
2.3 Bienes y Servicios						
	16,901,489	26,298,075	9,396,586	24,979,332	95.0%	6.4%
2.4 Donaciones y						
Transferencias	463,321	1,040,964	577,643	967,077	92.9%	0.2%
2.5 Otros Gastos						
	-	18,344,896	18,344,896	18,209,425	99.3%	4.7%
2.6 Adquisición de						
activos no financieros	265,589,105	401,226,130	135,637,025	345,084,619	86.0%	88.3%
Total	285,008,588	448,655,500	163,646,912	390,980,062	87.1%	100%

Fuente: MEF

En la Tabla N° 13 se muestra la ejecución del presupuesto público en transporte en la región Loreto, durante el periodo 2018. En este sentido, se observa que se ha ejecutado en tan solo 87.1% del total del presupuesto asignado, lo que implica cierta pérdida de eficiencia, dado que hubo algunos proyectos que no se lograron ejecutar de acuerdo con lo programando. Así mismo, se observa que hubo ciertas modificaciones de acuerdo con el PIA asignado, incrementándose el presupuesto en S/ 163,646,912. Por otro lado, se observa que, el gasto en la genérica 2.6 “Adquisición de activos no financieros” representa el 88.3% del total del presupuesto ejecutado, siendo esto favorable para la creación de infraestructura en transporte, resultado beneficioso para la población en general.

Tabla N° 14. Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2019

Nivel de Gobierno	PIA	PIM	Discrecionalidad	Ejecución	% Ejec	%
2.1 Personal y						
Obligaciones Sociales	1,863,450	2,130,017	266,567	2,011,658	94.4%	0.6%
2.3 Bienes y Servicios						
	18,096,295	20,463,152	2,366,857	18,745,280	91.6%	5.3%
2.4 Donaciones y						
Transferencias	463,321	1,443,119	979,798	1,149,103	79.6%	0.3%
2.5 Otros Gastos						
	10,500,000	20,060,906	9,560,906	18,573,639	92.6%	5.2%
2.6 Adquisición de						
activos no financieros	434,816,790	349,396,441	- 85,420,349	314,263,578	89.9%	88.6%
Total	465,739,856	393,493,635	- 72,246,221	354,743,258	90.2%	100%

Fuente: MEF

En la Tabla N° 14 se muestra la ejecución del presupuesto público en transporte en la región Loreto, durante el periodo 2019. En este sentido, se observa que se ha ejecutado el 90.2% del total del presupuesto asignado, si bien es cierto, es un buen porcentaje de ejecución, aun implica cierta pérdida de eficiencia, pues, algunos proyectos que no se lograron ejecutar de acuerdo con lo programando. Así mismo, se observa que hubo ciertas modificaciones de acuerdo con el PIA asignado, disminuyéndose en - S/ 72,246,221 soles. Por otro lado, se observa que, el gasto en la genérica 2.6 “Adquisición de activos no financieros” representó el 88.6% del total del presupuesto ejecutado, siendo esto favorable para la creación de infraestructura en transporte, resultado beneficioso para la población en general.

Tabla 15. Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2020

Nivel de Gobierno	PIA	PIM	Discrecionalidad	Ejecución	% Ejec	%
2.1 Personal y Obligaciones Sociales	199,128	258,091	58,963	214,973	83.3%	0.1%
2.3 Bienes y Servicios	9,392,759	87,346,718	77,953,959	68,816,350	78.8%	23.8%
2.4 Donaciones y Transferencias	463,321	1,116,520	653,199	896,703	80.3%	0.3%
2.5 Otros Gastos	22,000,000	22,000,000	-	5,885,419	26.8%	2.0%
2.6 Adquisición de activos no financieros	248,309,174	259,119,476	10,810,302	213,457,942	82.4%	73.8%
Total	280,364,382	369,840,805	89,476,423	289,271,387	78.2%	100%

Fuente: MEF

La Tabla N° 15 muestra la ejecución del presupuesto público en transporte en la región Loreto, periodo 2020. En este sentido, se observa que se ha ejecutado el 78.2% del total del presupuesto asignado, siendo un porcentaje bajo de ejecución, implicando pérdida de evidencia, dado que algunos proyectos no se lograron ejecutar de acuerdo con lo programado. Así mismo, se observa que hubo un incremento de S/ 89,476,423 soles en el presupuesto asignado. Por otro lado, se observa que, el gasto en la genérica 2.6 “Adquisición de activos no financieros” representó el 73. 8% del total del presupuesto ejecutado, siendo esto favorable para la creación de infraestructura en transporte, resultado beneficioso para la población en general.

Tabla N° 16. Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2021

Nivel de Gobierno	PIA	PIM	Discrecionalidad	Ejecución	% Ejec	%
2.1 Personal y Obligaciones Sociales	210,729	191,099	- 19,630	134,202	70.2%	0.0%
2.3 Bienes y Servicios	23,666,601	41,291,443	17,624,842	35,077,348	85.0%	6.2%
2.4 Donaciones y Transferencias	463,321	463,321	-	463,321	100.0%	0.1%
2.5 Otros Gastos	5,779,020	21,031,659	15,252,639	21,031,648	100.0%	3.7%
2.6 Adquisición de activos no financieros	335,385,581	536,710,319	201,324,738	507,234,978	94.5%	89.9%
Total	365,505,252	599,687,841	234,182,589	563,941,497	94.0%	100%

Fuente: MEF

En la Tabla N° 16 se muestra la ejecución del presupuesto público en transporte en la región Loreto, durante el periodo 2021. En este sentido, se observa que se ha ejecutado el 94.0% del total del presupuesto asignado, siendo este porcentaje cercano al 100%, indicando que existe poca pérdida de eficiencia, por lo que se logró cumplir con gran porcentaje de lo programado. Así mismo, se observa que hubo ciertas modificaciones de acuerdo con el PIA asignado, incrementándose en S/ 234,182,589 soles. Por otro lado, se observa que, el gasto en la genérica 2.6 “Adquisición de activos no financieros” representó el 89.9% del total del presupuesto ejecutado, siendo esto favorable para la creación de infraestructura en transporte, resultado beneficioso para la población en general.

Tabla N° 17. Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2022

Nivel de Gobierno	PIA	PIM	Discrecionalidad	Ejecución	% Ejec.	%
2.1 Personal y Obligaciones Sociales	183,656	322,635	138,979	322,374	99.9%	0.1%
2.3 Bienes y Servicios	23,329,458	35,475,217	12,145,759	30,033,191	84.7%	10.5%
2.4 Donaciones y Transferencias	463,321	1,197,270	733,949	1,196,501	99.9%	0.4%
2.5 Otros Gastos	22,747,571	24,088,432	1,340,861	24,088,431	100.0%	8.4%
2.4 Donaciones y Transferencias	-	4,766,212	4,766,212	4,766,210	100.0%	1.7%
2.6 Adquisición de activos no financieros	270,528,483	266,887,355	- 3,641,128	226,050,219	84.7%	78.9%
Total	317,252,489	332,737,121	15,484,632	286,456,926	86.1%	100%

Fuente: MEF

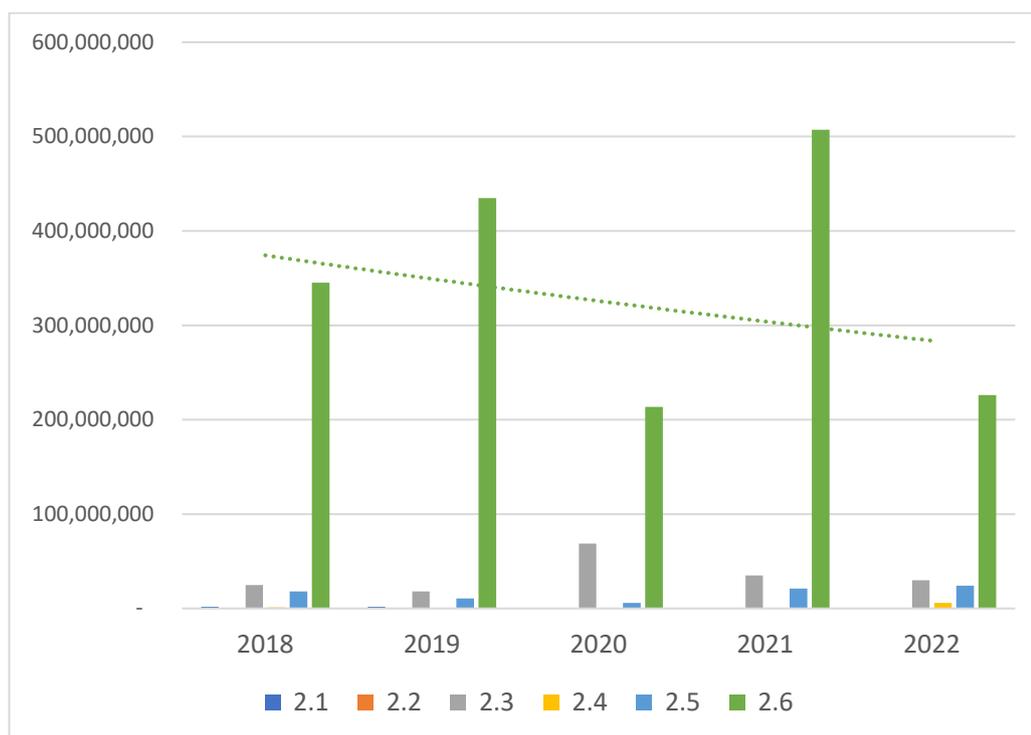
En la Tabla N° 17 se muestra la ejecución del presupuesto público en transporte en la región Loreto, durante el periodo 2022. En este sentido, se observa que se ha ejecutado el 86.1% del total del presupuesto asignado, siendo este porcentaje bajo, estando lejos del cumplimiento de metas, lo que implica que existe cierta pérdida de eficiencia, pues está sobrando presupuesto que podría ser utilizado en la creación y/o mejoramiento de la infraestructura en transporte. Así mismo, se observa que hubo ciertas modificaciones de acuerdo con el PIA asignado, habiendo disminución y aumento en las distintas partidas de gasto, por lo que, en términos generales, el presupuesto se ha incrementado en S/ 15,484,632 soles, quedando S/ 332,737,121 soles, siendo este presupuesto, el menor en comparación con los otros años de estudio. Por otro lado, se observa que, el gasto en la genérica 2.6 “Adquisición de activos no financieros” representó el 78.9% del total del presupuesto ejecutado, siendo esto favorable para la creación y/o mejoramiento de las carteleras, aeropuertos, embarcaderos, entre otras obras de gran y mediana envergadura, siendo de gran utilidad para mejorar la transpirabilidad, y las conexiones de integración comercial con lugares de poco acceso, resultado sumamente beneficioso para la población en general.

Tabla N° 18. Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2018-2022.

Genérica	2018	2019	2020	2021	2022
2.1 Personal y Obligaciones Sociales	1,736,095	1,863,450	214,973	134,202	322,374
2.2 Pensiones y Otras Prestaciones Sociales	3,514	-	-	-	-
2.3 Bienes y Servicios	24,979,332	18,096,295	68,816,350	35,077,348	30,033,191
2.4 Donaciones y Transferencias	967,077	463,321	896,703	463,321	5,962,711
2.5 Otros Gastos	18,209,425	10,500,000	5,885,419	21,031,648	24,088,431
2.6 Adquisición de activos no financieros	345,084,619	434,816,790	213,457,942	507,234,978	226,050,219
Total	390,980,062	465,739,856	289,271,387	563,807,295	286,456,926

Fuente: MEF

Figura N° 8. Ejecución del gasto público en transporte, Loreto 2018-2022.



Fuente: Consulta Amigable del MEF

En la Tabla N° 18 y Figura N° 08, se muestra la ejecución del presupuesto público en transporte en la región Loreto, durante el periodo 2018-2022. En este sentido, se observa una tendencia fluctuante de la ejecución del gasto en transporte. Así mismo, se observa que el gasto en la genérica 2.6 “Adquisición de activos no financieros” es mayoritariamente superior a la ejecución en otras genéricas del gasto, siendo esto favorable para la creación y/o mejoramiento de las carreteras, aeropuertos, embarcaderos, entre otras obras de gran y mediana envergadura, siendo de gran utilidad para mejorar la transitabilidad, y las conexiones de integración comercial con lugares de poco acceso, resultado sumamente beneficioso para la población en general.

4.4 Validación de hipótesis

Hipótesis general.

“Existe una relación positiva entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022”.

Para dar respuesta aceptando o rechazando la hipótesis general en nuestra investigación se utilizará la prueba estadística de coeficiente de correlación de Pearson, el cual es un coeficiente que toma valores entre -1 a +1; indicando que mientras más cercano a +1 se encuentre, se entiende como una relación positiva alta, en cambio, mientras más cercano a -1 se encuentre, se entiende como una relación negativa alta y cuanto más cerca de 0 se encuentre indica la ausencia de una relación entre variables. Por otro lado, se determina que el máximo grado de error aceptado es el 5%, por lo que se acepta el nivel de confiabilidad al 95%.

Tabla N° 19. Test de normalidad.

Variables	Shapiro-Wilk		
	Valores	gl	Sig.
Discrecionalidad	0.7164	32	0.000
Inversión Publica	0.7188	32	0.000

Fuente: Elaboración propia

La Tabla N° 19 muestra el test de normalidad de las variables de estudio y de acuerdo con el nivel de significancia para ambas variables es sig.= 0.000, siendo este menor al 5% indicando que no se distribuyen de forma normal. En este sentido, dado que los datos son de categoría continuas y de escala de razón, se utilizará la prueba de correlación de Pearson, siendo adecuada para determinar el grado de asociación que existe entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022.

Tabla N° 20. Correlación entre la discrecionalidad y la inversión pública.

Test	Valores	Sig. (bilateral)
R Pearson	0.637	0.000

Fuente: Elaboración propia

La Tabla N^a. 20 nos muestra el Coeficiente de Correlación de R de Pearson entre discrecionalidad presupuestaria y la inversión pública igual a $R = 0.637$ y de acuerdo con el valor de Sig. (bilateral)=0.000 siendo menor al 5%, resultando significativo al 95%, lo que indica una correlación positiva media entre las variables, en este sentido, cuando exista una discrecionalidad positiva (incremento del presupuesto) mayor será la inversión pública en transporte. En este sentido, se acepta la hipótesis general y se determina que Existe una relación positiva entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022.

Por otro lado, calcularemos el coeficiente de determinación para el encontrar que tanto determina la discrecionalidad presupuestaria a la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022, mediante la estimación de un modelo de regresión lineal, elaborado con el método MCO, quedando de la siguiente manera:

$$\text{Inversión pública} = \beta_0 + \beta_1 \text{Discrecionalidad} + \mu_i$$

Donde β_0 es el intercepto; β_1 es el parámetro de la Inversión, siendo μ_i es el termino de error que engloba todos los factores que no son observados en x_i que conjuntamente afectan y_i .

Tabla N^o 21. Estimación del modelo por método MCO.

Ingreso	Coeficiente	Error Estándar	t	P> t	[95% Intervalo de Confianza]	
Discrecionalidad	1.58	0.3501	2.96	0.006	0.867393	2.297036
Constante	75261218	25418088	4.52	0.000	23400000	127000000

Fuente: Elaboración propia

La Tabla N^o 21 se nos muestra los parámetros de la regresión lineal y se observa que, el coeficiente de la variable discrecionalidad presupuestaria es igual a 1.58 y de acuerdo con la prueba de significancia $P>| t | = 0.006$ que es menor al 5% resultando significativo al 95%. En este sentido, se entiende que, a medida que la discrecionalidad presupuestaria se incremente en S/ 1.00 soles, la ejecución de la Inversión Pública en transporte lo hará en S/ 1.58, soles,

en la región Loreto durante el periodo, 2018-2022. Por otro lado, ordenando los parámetros de la regresión lineal, el modelo queda de la siguiente forma:

$$\text{Discrecionalidad} = 75261218 + 1.58 \text{ Inversión Pública} + \mu_i$$

Tabla N° 22. Test estadísticos de la regresión lineal.

Test	Valores
F(1, 28440) =	20.43
Prob > F =	0.0001
R ² =	0.4052
R ² ajustado =	0.3853

Fuente: Elaboración propia

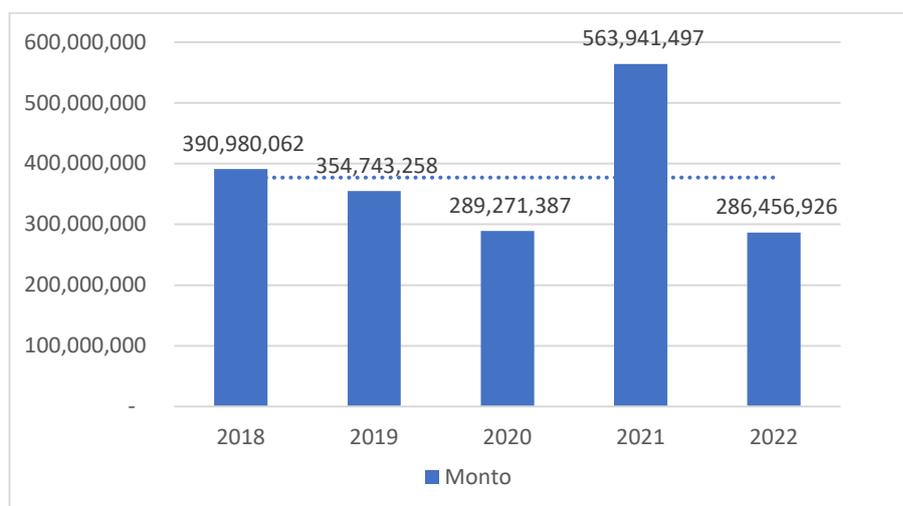
La Tabla N° 22. Nos muestra los estadísticos de la regresión lineal y de acuerdo con la prueba de significancia conjunta Prob > F = 0.0001, siendo menor al 5% indicando que el modelo es significativo para determinar la inversión pública en transporte. Por otro lado, se muestra el coeficiente de determinación R² = 0.4052, siendo lejano a 1, implicando que la discrecionalidad presupuestaria solo puede explicar el 40.52% de la inversión pública en transporte. Por lo que se entiende que existen otras variables no incluidas en la regresión lineal que explican mejor el comportamiento de la inversión pública. En este sentido, la discrecionalidad resulta poco determinante para explicar el comportamiento de la Ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto durante el periodo, 2018-2022.

Hipótesis específicas.

Hipótesis específica N° 01: Existe un comportamiento creciente de la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto, 2018-2022.

Para dar respuesta al contraste de la hipótesis específica N° 1 en nuestra investigación, se empleará un análisis detallado de la ejecución de la inversión pública en transporte registrada en la región Loreto, durante el periodo 2018- 2022.

Figura N° 9. Inversión Pública en Transporte, Loreto 2018-2022.



Fuente: MEF

En la Figura N° 01, se muestra la evolución de la inversión pública en transporte, de la región Loreto, durante el periodo 2018-2022. De acuerdo con los resultados se observa una tendencia no definida, pues en el año 2018 la inversión en transporte ascendió a S/ 390,980,062 soles, disminuyendo en 2019 a S/ 354,743,258 soles, volviendo a tener una disminución en 2020 a S/ 289,271,387 soles, luego se tuvo un incremento en el 2021 a S/ 563,941,497 soles, para luego tener una disminución igual a S/ 286,456,926 soles, siendo los años 2021 y 2022 los que mayor y menor inversión tuvieron respectivamente.

De acuerdo con lo encontrado se concluye que se rechaza la hipótesis específica N° 1 y se determina que No existe un comportamiento creciente de la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto, 2018- 2022

Hipótesis específica N° 02: Existe un comportamiento creciente de la discrecionalidad presupuestaria en la región Loreto, 2018- 2022.

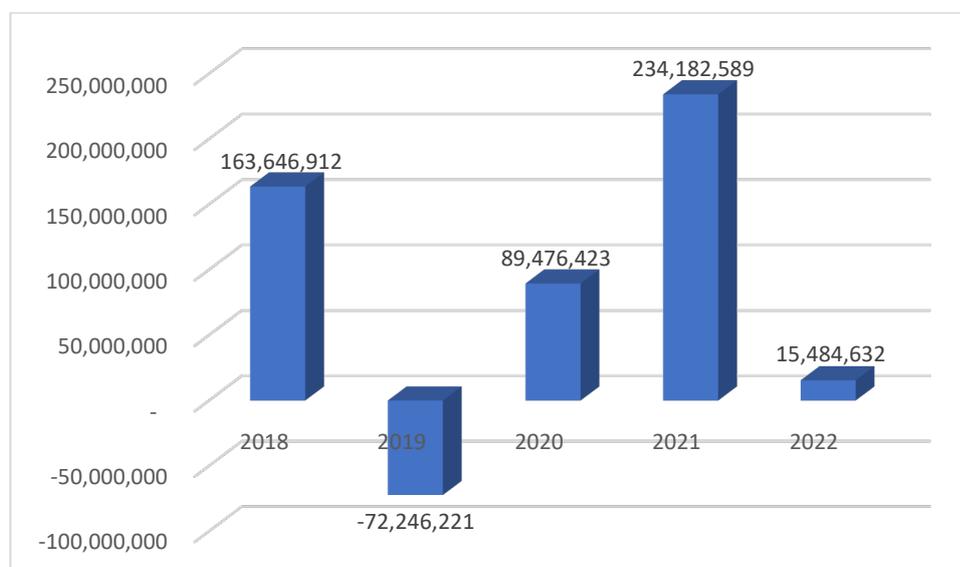
Para dar respuesta al contraste de la hipótesis específica N° 2 en nuestra investigación, se empleará un análisis detallado de la discrecionalidad presupuestaria registrada en la región Loreto, durante el periodo 2018- 2022.

Tabla N° 23. Discrecionalidad presupuestaria, Loreto 2018-2022

Año	Monto
2018	163,646,912
2019	- 72,246,221
2020	89,476,423
2021	234,182,589
2022	15,484,632

Fuente: MEF

Figura N° 10. Discrecionalidad presupuestaria, Loreto 2018-2022.



Fuente: MEF

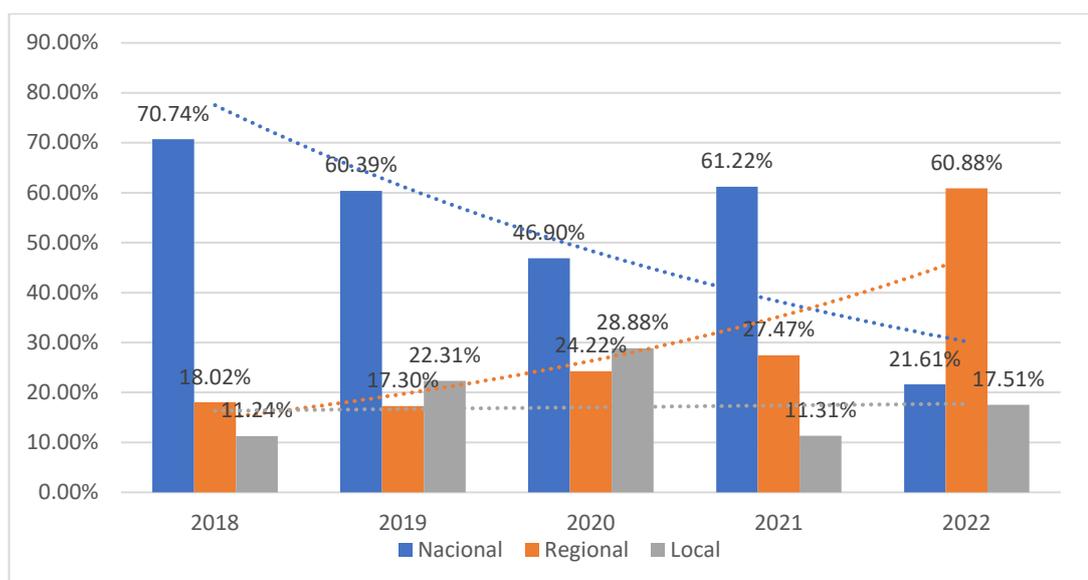
En la Tabla N° 23 y Figura N° 10, se muestra el comportamiento de la discrecionalidad presupuestaria en transporte, de la región Loreto, durante el periodo 2018-2022. De acuerdo con los resultados se observa que en el 2018 hubo un incremento del presupuesto inicial en S/ 163,646,912 soles, en el año 2019 hubo una disminución del presupuesto inicial en S/ 72,246,221 soles, siendo este el único periodo donde hubo una disminución del presupuesto, posteriormente, en el año 2020, hubo un incremento del presupuesto inicial en S/ 89,476,423 soles, y para el 2021 hubo un incremento del presupuesto inicial en S/ 234,182,589 soles, siendo este año con mayor discrecionalidad positiva registrada, finalmente en el año 2022, hubo un incremento del presupuesto inicial en S/ 15,484,632 soles. En este sentido, No se observa una tendencia clara de la discrecionalidad presupuestaria en la región Loreto. 2018-2022.

De acuerdo con lo encontrado se concluye que se rechaza la hipótesis específica N° 2 y se determina que No existe un comportamiento creciente de la discrecionalidad presupuestaria en la región Loreto, 2018- 2022.

Hipótesis específica N° 03: Los gobiernos locales son el nivel de gobierno que mayor inversión pública realiza en transporte en la región Loreto, 2018-2022.

Para dar respuesta al contraste de la hipótesis específica N° 3 en nuestra investigación, se empleará un análisis detallado de la inversión pública en transporte por cada nivel de gobierno en la región Loreto, durante el periodo 2018- 2022.

Figura N° 11. Inversión en transporte por nivel de gobierno, Loreto 2018-2022.



Fuente: MEF

En la Figura N° 11, se muestra la Inversión pública en transporte por niveles de gobierno de la región Loreto, durante el periodo 2018-2022. Por lo que en el 2018 se observa que el 70.74% de la inversión en transporte, fue ejecutada por el gobierno nacional, el 18.02% por el gobierno regional y el 11.24% por los gobiernos locales. En el 2019 se observa que el 60.39% de la inversión en transporte, fue ejecutada por el gobierno nacional, el 17.30% por el gobierno regional y el 22.31% por

los gobiernos locales. En el 2020 se observa que el 46.90% de la inversión en transporte, fue ejecutada por el gobierno nacional, el 24.22% por el gobierno regional y el 28.88% por los gobiernos locales. En el 2021 se observa que el 61.22% de la inversión en transporte, fue ejecutada por el gobierno nacional, el 27.47% por el gobierno regional y el 11.31% por los gobiernos locales. Finalmente, en el 2022 se observa que el 21.61% de la inversión en transporte, fue ejecutada por el gobierno nacional, el 60.88% por el gobierno regional y el 17.51% por los gobiernos locales.

Asimismo, se observa que el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión realiza en el sector transporte en la región Loreto, seguido de la inversión realizada por el gobierno regional. Así mismo se logra observar una tendencia a la baja de la inversión pública de transporte por parte de nivel nacional, en cambio, se observa una tendencia al alza de la inversión pública a nivel regional. Finalmente, no se ha logrado identificar una tendencia definida en la inversión pública de transporte, a nivel de gobiernos locales.

De acuerdo con lo encontrado, se concluye que se rechaza la hipótesis específica N° 3 y se determina que, los gobiernos locales No son el nivel de gobierno que mayor inversión pública realizan en transporte en la región Loreto, 2018-2022.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

Díaz Toribio (2019) en su investigación sobre un análisis sobre del PIA, PIM y PE de los 25 gobiernos regionales durante el periodo 2011-2018. En dicha investigación se encontró que en el año 2018 el gobierno regional de Loreto alcanzó una ejecución presupuestaria del 97% respecto al PIM asignado, siendo la región con mayor nivel de ejecución en todo el país. Contrastando dichos resultados con nuestra investigación, se ha encontrado que en el año 2018 la ejecución presupuestaria en Loreto en el sector transporte ha sido tan solo 87.1% del total del presupuesto asignado, lo que implica cierta pérdida de eficiencia, dado que hubo algunos proyectos que no se lograron ejecutar de acuerdo con lo programando. Por otro lado, en el año 2019 fue el año que mayor nivel de ejecución presupuestaria hubo, ejecutándose el 94.0% del total del presupuesto asignado, siendo dicho año el que mayor porcentaje de ejecución hubo en Loreto.

Por su parte, Carlos & Huaman, (2019) mencionan en su investigación sobre la inversión pública en transporte y el crecimiento económico que se ha encontrado el coeficiente de correlación de Pearson igual a $R=0.156$ el nivel de $Sg.= 0.000$, resultando significativo, lo que indica una débil relación entre la inversión pública en transporte y el PBI de Pasco, en contraste con nuestra investigación la cual determinó el Coeficiente de Correlación de Pearson igual a $R=0.6365$ y de acuerdo con el valor de $Sig. (bilateral)=0.000$ siendo menor al 5%, resultando significativo al 95%, lo que indica una correlación positiva media entre las variables, en este sentido, cuando exista una discrecionalidad positiva (incremento del presupuesto) mayor será la inversión pública en transporte. Por otro lado, en la investigación de Carlos & Huaman, (2019) se encontró que la inversión pública en transporte tuvo una tasa de crecimiento anual promedio de 30.0%. En contraste con nuestra investigación, en la cual no se alcanza a identificar una tendencia clara de crecimiento de la inversión en transporte, pues la variación es fluctuante de año a año, decayendo un -9.27% en 2019, volviendo a tener una disminución en 2020 de -18.46%, luego un incremento de 94.95% en el 2021, posteriormente se tuvo una caída de -49.20% de la inversión en transporte para el año 2022.

CAPÍTULO VI: PROPUESTA

1. Se propone mejorar la infraestructura vial en calles y carreteras. Esto implica, el mantenimiento de carreteras existentes, reparación y resanado de baches, ampliación de carriles en vías de alto tránsito y la implementación de señalización adecuada, todo esto a fin de optimizar la transitabilidad, de modo que se garantice un transporte eficiente y seguro.
2. Se propone llevar a cabo gestiones para la creación y ejecución del proyecto de articulación vía terrestre, desde la capital Loreto de Iquitos hacia la costa, sea por medio de carretera o vía ferroviaria. Esto implicaría mayor crecimiento del comercio y la competitividad, abaratando los costos de los bienes y servicios que se transan en la región, resultando beneficioso para la población.
3. Dado que Loreto es una región fronteriza, se propone desarrollar infraestructura portuaria en la zona de frontera con Colombia y Brasil, para fortalecer el intercambio de mercadería en volúmenes de gran escala, lo que conllevaría al incremento de la competitividad y la diversificación de productos que se consumen en la región y el país.
4. Se propone llevar a cabo proyectos de carreteras internas, que conecten las provincias y distritos más alejados, esto generaría mayor integración con las comunidades originarias de la selva, lo que les permitirá acceder a mayores oportunidades de desarrollo.

CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES

1. De acuerdo con el coeficiente de Correlación de Pearson igual a $R=0.637$ y el valor de Sig. (bilateral)=0.000 siendo este menor al 5%, resultando significativo al 95%, se concluye que existe una relación positiva entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022. Es decir, cuando exista una discrecionalidad presupuestaria positiva, se espera que la inversión en transporte se incremente.
2. De acuerdo con el coeficiente de determinación $R^2 = 0.4052$, se concluye que la discrecionalidad presupuestaria solo puede explicar el 40.52% de la inversión pública en transporte, por lo que se entiende que existen variables excluidas que explican mejor el comportamiento de la inversión pública en la región Loreto durante el periodo, 2018-2022.
3. Se ha determinado que el año de mayor inversión durante nuestro periodo de estudio fue el año 2021 con un importe de S/ 563,941,497 soles, así mismo, se observa una tendencia fluctuante de la inversión, por lo que se concluye que No existe un comportamiento creciente de la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto, 2018-2022.
4. De acuerdo con los resultados, se observa que existe una tendencia fluctuante de la discrecionalidad presupuestaria, por lo que se concluye que No existe un comportamiento creciente de la discrecionalidad presupuestaria en la región Loreto, 2018- 2022
5. La inversión en transporte, ejecutada por el gobierno nacional, fue el 70.74% en 2018, respecto al total de lo invertido, en el 2019 fue el 60.39%, en el 2020 fue el 46.90%, en el 2021 fue el 61.22%, y en el 2022 fue el 21.61%, respecto al total de lo invertido. En este sentido, se concluye que el gobierno nacional es el nivel de gobierno que mayor inversión realizó en el sector transporte, en la región Loreto durante el periodo 2013-2022.

CAPITULO VIII: RECOMENDACIONES

1. Se recomienda que se asignen mayor presupuesto a los gobiernos locales, pues estos son los que se encuentran cerca a la población, por lo tanto, conocen mejor sus necesidades. En este sentido, los gobiernos locales pueden llevar a cabo proyectos de inversión en el sector transporte, orientadas a atender necesidades urgentes, garantizando la eficiencia.
2. Se les recomienda a las autoridades encargadas de llevar a cabo políticas públicas que se realicen gestiones de manera articulada con los tres niveles de gobierno, a fin de tomar decisiones de manera conjunta para llevar a cabo proyectos orientados al cierre de brechas en infraestructura de transporte, garantizando que las necesidades de la población sean atendidas de manera eficiente.
3. Se recomienda que la ejecución presupuestaria en el sector transporte sea el 100% o cercano a este. Puesto que, si no se alcanza la ejecución del total de presupuesto asignado, implica que existe proyectos que no se lograron ejecutar de acuerdo a lo programado, o que existieron trabas que no fueron resueltos de forma oportuna, lo que implica pérdida de eficiencia del gasto público, siendo perjudicial para el cierre de brechas en el sector transporte.
4. Se recomienda incrementar la inversión en carreteras, pues estas permiten la conexión y el acceso a distintos lugares, facilitando el traslado de mercadería y personas, lo que promueve el comercio y turismo, contribuyendo al crecimiento económico y la integración social. Por otro lado, el acceso a carreteras mejora la calidad de vida al reducir el tiempo y costos de viajes.

CAPITULO IX: REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Antunez, H. C. (2011). Crecimiento Económico. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. Obtenido de http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/elibros_internet/55650.pdf
- BCRP. (2013). Infraestructura y Crecimiento economico. Rporte de Inflación, 45-52. Obtenido de <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2013/marzo/reporte-de-inflacion-marzo-2013.pdf>
- Binswanger, H. P., Khandker, S., & Rosenzweig, M. (1993). How infrastructure and financial institutions affect agricultural output and investment in India. *Journal of development economics*, 41, 337-366. Obtenido de <https://www.econbiz.de/Record/how-infrastructure-and-financial-institutions-affect-agricultural-output-and-investment-in-india-binswanger/10007578774>
- Carlos, T. M., & Huaman, D. R. (2019). Incidencia de la inversión pública en transportes y construcción en el crecimiento económico de la Región Pasco: 2002-2017. Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión, Cerro de Pasco, Perú. Obtenido de <http://repositorio.undac.edu.pe/handle/undac/1525>
- Congreso de la Republica. (2018). Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público DL. N.º 1440. Diario el Peruano.
- Díaz Toribio, J. J. (2019). Optimización del gasto presupuestal y ejecución de inversión pública de los gobiernos regionales peruanos, período 2011-2017. Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho, Perú. Obtenido de <https://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/20.500.14067/3649>
- Duque Escobar, G. (2020). Introducción a la economía del transporte. Universidad Nacional de Colombia- Sede Manizales.
- Gomez, E., & Contreras, T. (2022). Inversión pública en infraestructura de transporte y el bienestar económico en los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019. Universidad Científica del Sur, Lima, Perú. doi:<https://hdl.handle.net/20.500.12805/2374>
- Keynes, M. K. (1956). *La Teoría General de la Ocupación, el Interés y el Dinero* (3a. ed. ed.). Mexico: Fondo de Cultura económica.
- Livetopic. (05 de 23 de 2022). Gastos discrecionales: ¿qué son y cómo gestionarlos? Obtenido de <https://blog.livetopic.es/2022/05/23/gastos-discrecionales-que-son-y-como-gestionarlos/#:~:text=Los%20gastos%20discrecionales%20son%20aquellos,necesitemos%20hacer%20de%20forma%20obligatoria.>
- Loayza, Y. M., & Gonzales, F. J. (2021). Análisis del impacto de la inversión pública en los sectores agricultura y transporte en el crecimiento económico de la región Huancavelica periodo 1996 -2019. Universidad

Nacional de Huancavelica, Huancavelica, Perú. Obtenido de <http://repositorio.unh.edu.pe/handle/UNH/4106>

Lopez, V. D. (2021). Eficiencia del gasto presupuestal en la ejecución de la inversión pública en los gobiernos Locales de la provincia de Huaura periodo: 2015 -2018. Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho. Obtenido de <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/UNJFSC/4748>

MEF. (2010). Inversión Pública. Cuenta General de la República 2010, 202-307. Obtenido de https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/2010/tomo1/6_inversion_publica.pdf

MEF. (2022). Ministerio de Economía y Finanzas. Obtenido de <https://www.gob.pe/mef>

Pacheco, U., Castellanos, R., & Morales, M. (2020). Importancia del enfoque integral de la eficiencia económica para mejorar la toma de decisiones. Universidad de Oriente, Santiago de Cuba.

Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). Economía del transporte. Barcelona: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Solow, R. (1956). A contribution to the Theory of Economic Growth. Quarterly Journal of Economics, 65-94.

Urrunaga, R., & Aparicio, C. (2012). Infraestructura y crecimiento económico en el Perú. CEPAL. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/11553-infraestructura-crecimiento-economico-peru>

ANEXOS

Anexo N° 01

1. Estadística complementaria.

a) análisis de correlación

Correlaciones

		Discrecionalidad	Inversion
Discrecionalidad	Correlación de Pearson	1	,637**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	32	32
Inversion	Correlación de Pearson	,637**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	32	32

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

b cálculo del coeficiente de determinación

Resumen del modelo

Modelo	R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
1	,637 ^a	,405	,385	133551012,2

a. Variables predictoras: (Constante), Discrecionalidad

c) análisis Anova

ANOVA^a

Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	3,645E+17	1	3,645E+17	20,434	,000 ^b
	Residual	5,351E+17	30	1,784E+16		
	Total	8,995E+17	31			

a. Variable dependiente: Inversion

b. Variables predictoras: (Constante), Discrecionalidad

Anexo N° 02

Instrumento de recolección de datos.

Ficha de Registro de Datos N° 01

Inversión Pública en Transporte, en la región Loreto, 2018-2022.

Nivel de Gobierno	2018	2019	2020	2021	2022
a) Gobierno Central					
b) Gobierno Regional					
c) Gobiernos Locales					
Total					

Fuente: MEF

Ficha de Registro de Datos N° 02

Ejecución presupuestaria en transporte, en la región Loreto, 2018-2022.

Año	PIA	PIM	Devengado	Avance (%)
2018				
2019				
2020				
2021				
2022				
Total				

Fuente: MEF

**Anexo N° 03:
Matriz de consistencia**

Título de la investigación	Problema de investigación	Objetivos de la investigación	Hipótesis	Tipo de diseño de estudio	Población de estudio y procesamiento	Instrumento de recolección
"Relación entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018- 2022".	<p>General ¿Cuál es la relación que existe entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022?</p>	<p>General Determinar la relación que existe entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018- 2022.</p>	<p>General Existe una relación alta y positiva entre la discrecionalidad presupuestaria y la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018- 2022.</p>	<p>Tipo de investigación. cuantitativa, descriptiva y correlacional.</p>	<p>Población. por los datos del presupuesto Público: el PIA, PIM y la ejecución presupuestal del sector transporte en Loreto,2018 - 2022.</p>	Ficha de registro de datos.
	<p>Específicos 1. ¿Cuál es el comportamiento de la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022? 2. ¿Cuál es el comportamiento de la discrecionalidad presupuestaria en transporte en la región Loreto 2018- 2022? 3. ¿Cuál es el nivel de gobierno que mayor inversión pública realiza en transporte en la región Loreto, 2018-2022?</p>	<p>Específicos 1. Describir el comportamiento de la ejecución de la inversión pública en transporte en la región Loreto 2018-2022. 2. Describir el comportamiento de la discrecionalidad presupuestaria en transporte en la región Loreto 2018- 2022. 3. Determinar el nivel de gobierno que mayor inversión pública realiza en transporte en la región Loreto, 2018-2022.</p>	<p>Específicas 1. La ejecución de la inversión pública en transporte tiene un comportamiento creciente en la región Loreto 2018- 2022. 2. La discrecionalidad presupuestaria en transporte tiene un comportamiento creciente en la región Loreto 2018- 2022. 1. Los gobiernos locales son el nivel de gobierno que mayor inversión pública realiza en transporte en la región Loreto, 2018-2022.</p>	<p>Diseño de investigación. No Experimental.</p>	<p>Procesamiento ➤ Se recopilará la información la ficha de registro de datos. ➤ Se importará los datos en el paquete estadístico SPSS ➤ Se realizarán la prueba de correlación de Pearson para dar respuesta a la hipótesis.</p>	

Anexo N° 04

Tabla de operacionalización de las variables.

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Indicador	Índice	Instrumento
Variable 1: Discrecionalidad presupuestaria	Se define como aquellos gastos que se realizan fuera de lo planeado, sea esta para satisfacer un necesidad urgente e importante o superflua.	Medido a través de la diferencia entre el PIA y el devengado de todo el presupuesto en el programa presupuestal N° 138 en Loreto, 2018-2022	a) Comportamiento de la Discrecionalidad presupuestaria.	- Creciente. - Decreciente - Constante.	Ficha de registro de datos.
Variable 2: Inversión pública	Es el desembolso de fondos públicos para creación de propuestas de actividad económica técnica para atender necesidades.	Medido por todo el importe devengado en el programa presupuestal N° 138 en Loreto, 2018-2022.	a) Comportamiento de la Inversión pública	- Creciente. - Decreciente - Constante.	Ficha de registro de datos.