



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

Proceso presupuestario y gestión del mantenimiento de carreteras en
la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública**

AUTOR:

Puscan Cardozo Max Henryry (orcid.org/0000-0003-3629-8980)

ASESOR:

Mgtr. Encomenderos Bancallán, Ivo Martín (orcid.org/0000-0001-5490-0547)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y modernización del Estado

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

TARAPOTO – PERÚ

2022

Dedicatoria

Dedicado a Dios, por la vida y salud que me da, a mis padres, Maxishobans, Tete y Máximo, por sus consejos y apoyo incondicional, a mi pareja Jarmir, por ser el soporte y equilibrio en mi vida, a mis hermanos Doly, Jady, Gilber, Rafa y Lupita por sus ejemplos de vida y a mis hijos Jasiel y Evans, por ser el motor y motivo para salir adelante en mis proyectos de superación y por ser el legado que quiero dejarlos.

Max

Agradecimiento

A mis docentes, por sus enseñanzas y conocimientos compartidos, a la Dirección Regional de Transportes, por permitirme realizar esta investigación y al director de dicha institución Ing. Gunter Vela, por la autorización brindada, que han contribuido a desarrollar la presente investigación, por todo esto gracias

El autor

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de figuras	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA.....	22
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	22
3.1.1. Tipo de investigación.....	22
3.2. Variables y operacionalización.....	22
3.3. Población (criterios de selección) muestra, muestreo, unidad de análisis	23
3.3.1. Población	23
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad .	24
3.5. Procedimientos.....	25
3.6 Método de análisis de datos.....	26
3.7 Aspectos éticos	26
IV. RESULTADOS	27
V. DISCUSIÓN	33
VI. CONCLUSIONES	39
VII. RECOMENDACIONES.....	40
REFERENCIAS.....	41
ANEXOS	48

Índice de tablas

Tabla 1	Nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.....	27
Tabla 2	Nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.....	28
Tabla 3	Relación entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.....	29
Tabla 4	Prueba de normalidad.....	30
Tabla 5	Relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.....	31

Índice de figuras

Figura 1	Gráfico de dispersión entre el proceso presupuestario y el mantenimiento de carreteras.....	32
-----------------	---	----

Resumen

La investigación tuvo como objetivo determinar la relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. La investigación fue tipo básica, diseño no experimental, transversal y descriptivo correlacional, cuya población y muestra fue de 75 trabajadores. La técnica de recolección de datos fue la encuesta y como instrumento el cuestionario. Los resultados determinaron que el nivel de proceso presupuestario, fue medio en 49,3 %, bajo en 30,7 % y alto en 20 %; el mantenimiento de carreteras, fue medio en 54,7 %, bajo en 33,3 % y alto en 12 %. Concluyendo que existe relación significativa entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,959 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$); además, solo el 91.97 % del proceso presupuestario influye en el mantenimiento de carreteras.

Palabras clave: presupuesto, gestión, necesidad.

Abstract

The objective of the research was to determine the relationship between the budget process and the management of road maintenance in the Regional Directorate of Transport, Tarapoto - 2022. The research was basic type, non-experimental, cross-sectional and descriptive correlational design, whose population and sample was of 75 workers. The data collection technique was the survey and the questionnaire as an instrument. The results determined that the level of the budget process was medium in 49.3%, low in 30.7% and high in 20%; road maintenance was medium in 54.7%, low in 33.3% and high in 12%. Concluding that there is a significant relationship between the budget process and road maintenance management in the Regional Directorate of Transport, Tarapoto - 2022, since the statistical analysis of Spearman's Rho was 0.959 (very high positive correlation) and a p value equal to 0.000 ($p\text{-value} \leq 0.01$); furthermore, only 91.97% of the budget process influences road maintenance.

Keywords: budget, management, need.

I. INTRODUCCIÓN

A nivel internacional, los procesos presupuestarios en otros países, se relacionan con la determinación sobre la realización de obras futuras, para ser presentadas a sus autoridades y llevar un proceso de calificación sobre los gastos que se va incurrir, aunque esto se aplica mayormente en distintos países, la mayor parte de los estados relaciona los procesos presupuestales con las contrataciones de proveedores de bienes y servicios de acuerdo a una calendarización de cada gestión y así poder cumplir las distintas necesidades de la sociedad que es brindar mejores servicios para una mejor condición de vida de sus poblaciones (Siebers, et al. 2019).

En el Perú, el manejo presupuestario por parte del Estado, presenta fragilidades y aprovechamiento al momento de poder ganar obras de presupuestos ya aprobados, problemas como en las alteraciones de precios, cantidades e incluso en la calidad de producto, al ser comprado mediante la elección de sus proveedores. Por otra parte no se realiza una adecuada anticipación de los gastos que se va a utilizar para poder cubrir cada proyecto, así poder modificar los presupuestos y poder seguir dando marcha a los diferentes proyectos viales en todo el Perú, es por ello que el MEF y todos los entes públicos en sus diferentes niveles están a cargo de todo el proceso hasta su ejecución, desde la aprobación presupuestal hasta los controles respectivos para poder así dar un buen uso a los recursos públicos (Mafaldo, 2020).

En el contexto local, la asignación de presupuestos transferidos por el GORESAM, para la atención del mantenimiento rutinario de las vías y carreteras en toda su jurisdicción se hace de acuerdo a sus requerimientos anuales que estos realizan, sin embargo la institución no cuenta con maquinarias nuevas o que estén en buen estado, no tienen los recursos suficientes como es el combustible para poder abastecerse y hacer de manera oportuna los mantenimientos, obras de mejoramiento, rehabilitación y construcción de carreteras. Además, debido a que el proceso presupuestario demora más del tiempo prolongado y no está

paralelo de acuerdo a las necesidades que la población lo pide, con demoras en la certificación y compromiso de algunas partidas presupuestarias que se necesita para poder realizar un adecuado mantenimiento, asimismo los presupuestos se desvían a otras específicas de gasto, generando vacíos y por ende paralización de obras.

En base a la realidad problemática se formuló **problema general**: ¿Cuál es la relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022? Como los **Problemas específicos**: ¿Cuál es el nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022? ¿Cuál es el nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022? ¿Cuál es la relación entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022?

En base a las justificaciones, tuvo por **conveniencia**, ya que ayudará a mejorar el proceso presupuestario, priorizando así las necesidades de la población y dando un oportuno mantenimiento de carreteras que permita un libre y oportuno transporte, además que es motivación del investigador poder determinar la existencia de la relación y así poder brindar mejorías a la institución, además la **relevancia social**, ayudó a mejorar la problemática social, brindar adecuados servicios a la población, y contar con carreteras transitables, en cuanto al **valor teórico**, se basó en normativas y lineamientos dados por el estado peruano, como también el uso de teorías que fundamentan la parte teórica de las variables de estudio, en las **implicancias prácticas**, se brindó sugerencias como estratégicas que ayuden a dar una pronta solución a las dificultades presentadas, para así que se efectúen una buena toma de decisiones y en la **utilidad metodológica**, la información recopilada puede servir en otras investigaciones, ya que presenta similar problemática.

Asimismo, se ha definido como **Objetivo general**: Determinar la relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. Como los **Objetivos específicos**: Identificar el nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. Medir el nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. Conocer la relación entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

Por último, la **Hipótesis general**: H_0 : Existe relación significativa entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. Como las **Hipótesis específicas**: H_1 : El nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022, es alto. H_2 : El nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022, es alto. H_3 : Existe relación significativa entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

II. MARCO TEÓRICO

Con respecto a **nivel internacional**, se citaron a Vargas y Zavaleta (2020), tipo básico, diseño no experimental, la población y muestra fue de 86 distritos, como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario. Concluyeron que: en términos de cobertura sobre contar con una medición, de cambios y modificaciones de la elaboración de presupuestos se determina que ha sido significativo la aplicación de un nuevo sistema como herramienta necesaria de poder ayudar a desarrollar un formato más ordenado sobre los distintos presupuestos que se realizan o se ordenan, aunque por otra parte resulte ser deficiente al no contar con una capacitación de llevar el manejo de los programas de manera eficiente.

En tanto, López et al. (2021), tipo básica, diseño no experimental, población y muestra 45 operadores, como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario. Concluyeron que: la aplicación de instalar sistemas y programas para poder mejorar los manejos administrativos, ha resultado eficaz para demostrar que un presupuesto por debajo de lo establecido y aprobado no garantiza una adecuada ejecución de los proyectos, debido a que no se lograrán cumplir a cabalidad todos los proyectos y actividades programadas sumado a ello que algunos de las etapas tendrán bajo niveles de calidad y no serán sostenibles en el tiempo.

Asimismo, Uribe et al. (2021), tipo básica, diseño no experimental, población y muestra 25 directivos, como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario. Concluyeron que: las carreteras de Puerto Guzmán son muy desiguales en su forma y calidad; ya que según las referencias el presupuesto ha sido aceptado con un buen monto de poder brindar un buen acabado con los materiales necesarios para que las carreteras tengan larga duración, sin embargo en el trayecto de la ejecución y por las débiles actividades de control se han elegido productos de baja calidad que no brindan la seguridad y sostenibilidad de las mismas, sumado a ello que las carretas no cumplen con la calidad exigida en los expedientes o términos de referencia.

Para el ámbito **nivel nacional**, se citó a Loayza (2020), tipo básica, diseño no experimental, la población y muestra estuvo integrada por 67 expedientes, los cuales fueron analizados mediante el análisis documental mediante la guía documental. Concluyeron que: existe influencia entre ambas variables, debido al buen trabajo y empeño de los encargados de llevar este proceso de elaboración, esto demuestra un buen trabajo eficiente y que los proyectos sean correspondidos y sean asumidos según los gastos concernidos en cada presupuesto indicado; asimismo ha dado evidenciar que mediante su plan estratégico se ha logrado presupuestar las herramientas necesarias para el funcionamiento de actividades y sus controles correspondientes.

En tanto, Maffei y Cossios (2021) tipo básica, diseño no experimental, población y muestra 25 supervisores, como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario. Concluyeron que: las evaluaciones previas a la implementación del proyecto Iquitos-Saramiriza está sustentada por procesos de presupuestos, por lo que ha dado a emitir su anticipo de los gastos que se va incurrir, además de velar por la adecuada ejecución de obra y así de poder detectar posibles amenazas estructurales sobre su construcción que no permiten su libre y adecuada ejecución, además se observó que los presupuestos asignados no han logrado cubrir todas las partidas presupuestarias en el tiempo programado debido a factores políticos, sociales y naturales que no ha hecho que se entregue la obra en el tiempo establecido.

Finalmente, se citaron a Luciano et al. (2021), tipo básico con un diseño no experimental, para el cual consideraron una población y muestra a 147 proyectos, la técnica el análisis documental y el instrumento la guía de análisis documental. Concluyeron que en los gobiernos subnacionales la falta de personal conector y formulador de presupuestos ha generado que gran parte de los proyectos no se ejecuten de la mejor forma o no se presupuesten de acuerdo a las realidades locales, debido que muchos de estos solo proyectan presupuestos ya aprobados en obras posteriores y sumado a esto no tienen más conocimiento de los nuevos cambios

normativos en cuanto a temas presupuestales o construcción de carreteras o proyectos viales.

Para el **nivel local**, se citaron a Pinedo et al. (2021), tipo básico enmarcado en un diseño no experimental, en el cual la población y muestra fue 95 proyectos, se utilizó la encuesta como técnica y al cuestionario como instrumento. Concluyeron que, ante la gestión de los manejos de los recursos económicos, se ha logrado conseguir sustentar los gastos de mantenimiento de las pistas correspondientes mediante los presupuestos asignados por la institución de transporte, sin embargo el encargado del manejo de administración y presupuestos no comunican el nivel de gasto ejecutado a las demás áreas para poder corroborar el avance técnico con el avance económico y así poder dar conformidades y poder emitir informes adecuados de cada proyecto o servicio en ejecución.

Asimismo, se citó a Miranda (2021), tipo básico, diseño no experimental, su población y muestra fueron 50 personas, se utilizó la encuesta como técnica y al cuestionario como instrumento. Concluyó que, dentro de la gestión vial, la seguridad vial muestra un nivel alto, reflejando su buen manejo administrativo al contar con una organización comprometida con los intereses locales, con carreteras con mantenimiento oportuno y la apertura de nuevas vías en la jurisdicción, construcción de trochas carrozables y mantenimiento de puentes con materiales adecuados, lo que refleja que los controles y supervisiones se dan de manera adecuada.

Seguidamente se citó a Beteta (2021), tipo básico, diseño no experimental, la población y la muestra fue de 18 rutas, la técnica empleada fue la encuesta y el instrumento aplicado el cuestionario. Concluyó que existen ciertas desviaciones sobre las gestiones de la elaboración de presupuestos, lo cual figura que no se cuenta con la disponibilidad de poder cubrir los mantenimientos de las pistas nuevas, llevar a cabo el mantenimiento según los términos de referencia para poder proteger y dar mayor duración de las pistas de dicha región, asimismo, la gestión vial es

deficiente ya que no se controla los gastos ya presupuestados y con ello la contratación de un mal servicio sobre el mantenimiento vial.

Respecto a la variable **proceso presupuestario**, se citó a la Ley N° 28411 2005, que lo define como aquel que se orienta al desarrollo de un anticipo de gastos recurrentes por cada proyecto que se quiere desarrollar, con la intención de conseguir grandes resultados en favor de la población, además se sustenta mediante documentos para poder cumplir con las necesidades que exigen una determinada población, y de asegurar mejores condiciones y mejor uso de los recursos. Por consiguiente, Florido et al. (2019), hacen síntesis que para poner en marcha una gestión se debe conocer cuáles son las problemáticas que incumbe a la población, de acuerdo a su situación que presentan se establece planes que orienten a ejecutar algún tipo de obra que satisfaga sus necesidades, con la intención de poder mejorar sus condiciones de vida de cada uno de ellos.

Para Salazar (2020), el Presupuesto público radica en ser una herramienta de poder determinar el desarrollo de nuevos proyectos y actividades y estar sustentadas según el marco legal de cada país, marco legal aprobado por los organismos nacionales y por las cuales se rige los gobiernos subnacionales. Según Mafaldo (2020), el sistema presupuestario es desarrollado bajo ya programas instalados para conseguir resultado en cumplimiento a indicadores de medición. Para Mendoza et al. (2018), el proceso presupuestario está ligado bajo el marco legal para su desarrollo y así poder guiar con procesos idóneos que asuman realmente su programación, formulación, aprobación, mediante un análisis adecuado hasta ser determinado mediante una evaluación.

En cuanto al autor Ipanaqué (2020), manifiesta que, el proceso presupuestario es uno de los mecanismos que influye mucho en los proyectos que efectúan los entes locales, ya que mediante este proceso se determina como se llevan a cabo la realización de las actividades, en base a las falencias que acatan los pueblos y problemas que se desarrollan dentro de su medio; es por ello que mediante este sistema los organismos

públicos ponen en marcha los proyectos, primero se debe gestionar las actividades, para luego hacer llegar hacia el estado a fin de que esto pueda aprobarlo, y de ello puedan otorgar el presupuesto de acuerdo a la actividad que se va dar. De tal manera a través de lo antes mencionado los entes hacen uso de ese proceso para dar cumplimiento con los lineamientos públicos, y que se puedan desarrollar de una manera eficiente todos los planes programados por la entidad local sin ningún tipo de riesgo posible que permita perjudicar toda la etapa de desarrollo de las actividades establecidas por el ente.

En cuanto a las afirmaciones de Ipanaqué (2020), hacen inferencia que, el proceso presupuestario es la etapa por las cuales se procesan todo el desarrollo de los planes, en base a ello se pueden deducir cuales son los problemas que se pueden dar o riesgos durante la ejecución de los proyectos, es por ello que gracias a ese método se toman decisiones adecuadas que conllevan al logro óptimo de los objetivos trascendentales puesta en marcha por la entidad municipal; además, en los últimos tiempos se ha podido demostrar un buen cambio en el país, permitiendo que se vea reflejada un avance notorio dentro de los territorios, todo eso gracias a los diversas gestiones que efectúan los gobiernos locales en base a su problemática, siendo esto una de las principales razones por las que hoy en día la población cuenta con todos los servicios básicos para poder desarrollar sus actividades de manera tranquila, sin la necesidad de poder recurrir a otras instancias que conllevan a un proceso más complejo de poder resolver sus inquietudes.

Asimismo, cabe precisar que el proceso presupuestario abarca todo el mecanismo de desarrollo de las actividades, por este campo se programa todas las metas que se requieran cumplir en un periodo de tiempo establecido; asimismo dentro de los procesos se considera formular estrategias que conlleven a la aprobación de los proyectos por parte del estado a fin de que se pueda ejecutarlos en el menor tiempo posible; en base a la aprobación se determina la fecha en la que se va dar inicio a la

obra, por medio de un control óptimo que permita orientar todo el proceso por un buen desarrollo de las actividades que se estén efectuando.

De acuerdo a Corahua et al. (2020), indica que, una de los principales problemas que ha afectado a los organismos públicos es la mala administración de los recursos, debido a que no se han desarrollado buenas funciones efectuadas por los encargados de realizar todo el proceso de gestión de los proyectos; siendo esto atrasos que conlleven a tener dificultades para poder ejecutar las actividades que requiera la sociedad; de tal manera que los sujetos han tomado medidas para poder frenar estos problemas, ya que también hubieron casos en las cuales hubo malversación de los fondos realizados por los mismos funcionarios públicos, siendo una de las principales causas por las que muchos proyectos de obra pública sean quedado estancadas, generando de esta manera malestar de gran parte de los ciudadanos.

Para Huanca (2017), el proceso de cada presupuesto se basa en guías reglamentarias con indicadores ya establecidos y partidas presupuestarias aprobadas que ayudan a un mejor control de cada actividad y el seguimiento financiero respectivo para evitar que los fondos económicos no sufran alteraciones. Asimismo, Ipanaqué (2020), este proceso contiene ciertas referencias en lograr a que un presupuesto resulte eficiente y así conseguir mayores acciones para demostrar que ha sido desarrollado para poder satisfacer necesidades, para ello los presupuestos se asignan de acuerdo al tipo de actividad del proyecto a realizar y va desde su aprobación hasta la ejecución de los mismos, conllevando a cumplir intereses poblacionales como los objetivos institucionales. Asimismo, el estado ha visto conveniente aplicar métodos que permiten gestionar mejores proyectos para así tener como resultado buena ejecución, sin ningún tipo de problema que pueda presentarse; además a la entidad debe tener en cuenta el presupuesto necesario para poner realizar las actividades.

Según Florido et al (2019), la fase del proceso presupuestal y la inclusión de los presupuestos a nivel nacional es debatida en el congreso ante la

presentación de los diversos proyectos de los diferentes gobiernos locales y regionales, presupuestos que deben ser incluidos en un presupuesto nacional para su posterior ejecución. De acuerdo a lo mencionado, Corahua et al (2020), manifiesta que los presupuestos luego de su aprobación, es publicado en Diario Oficial el Peruano y de ahí las gestiones pertinentes para su ejecución presupuestal de acuerdo al tipo de proyecto a realizar. Asimismo, Carranza et al. (2019), señala que los procesos presupuestarios sirven para poder determinar en todo el trayecto algunas deficiencias y así poder contar con presupuestos que ayuden a cumplir los objetivos de las diferentes instituciones.

Para Mafaldo (2020), resalta en que el proceso presupuestario se basa en etapas de análisis y evaluación para poder ser aprobada y ejecutada y poder realizar las contrataciones de bienes y servicios con respecto a las obras, en ese proceso se realiza modificaciones para la mejoría del servicio ante los usuarios. Además, para Salazar (2020), el proceso presupuestal es tomado mediante los ingresos o presupuestos globales a nivel nacional y así poder cubrir los gastos públicos otras necesidades de urgencias que la sociedad exige y por parte del Estado debe cumplir, es por eso que cada año al final del ejercicio se logra aprobar ciertos presupuestos que han tomado su proceso de análisis y evaluación para poder ser ejecutado.

Por su parte Mendoza et al. (2018), establecieron que, el proceso presupuestario son desarrollados por profesionales expertos en programaciones y formulación de presupuestos, quienes tienen la potestad de poder ejercer la gestión administrativa pública y poder incorporar algunos lineamientos para restaurar ciertos servicios que logre satisfacer necesidades a una determinada población, es por eso que cada año se va llevando a cabo los presupuestos mediante análisis y evaluación y tener la disposición de su sustento de gasto para poder así ejecutar los indicadores de cada proyecto o programa de los diferentes niveles de gobierno. Para Guillen (2019), el proceso presupuestario permite planificar estrategias de como poder determinar un proyecto con presupuestos adecuados, que va desde la formulación de los planes operativos y estratégico y en función a

ello la gestión de los presupuestos para el cumplimiento de los mismos, para ello el proceso presupuestario es clave, en la medida que este proceso va a depender la ejecución presupuestaria de cada una de las actividades.

En cambio, Guillen (2019), describe que, el proceso presupuestario se basa en las configuraciones de poder mostrar un presupuesto que radique en lo que se quiere realizar y al mismo tiempo. mostrar formalidad de los gastos que se va a incurrir en ciertas obras distintas que necesita una sociedad, además existen los presupuestos participativos dónde se interviene la sociedad de poder exigir información acerca de los gastos que se va aprobando. Mientras Ipanaqué (2020), predomina que, el proceso presupuestario cumple ciertas medidas normativas de poder llevar a cabo su diseño y presentación ante las máximas autoridades, sin embargo, estas deben ser analizadas y evaluadas y ser aprobadas, además un presupuesto también se puede presentar de manera interna entre las autoridades que competen para poder tomar decisiones si se desea modificar algunos cambios poder gestionar dichas modificaciones ante el pliego presupuestario.

Según Guillen (2019), afirma que, el proceso presupuestario está vinculado a las gestiones del gobierno de las cuales por medio de estos mecanismos se desarrollan todo el proceso para dar cumplimiento a cualquier actividad que desee ejecutarla dentro de un plazo estimado; de tal manera mediante este proceso se evalúa los proyectos a fin de poder ponerlos en marcha y que este genere gran impacto dentro del medio en la que se va desarrollar; es por esta razón que para que el estado pueda tomar una buena decisión es necesario conocer la problemática que cuenta una sociedad, de ello partirá todo el proceso mediante la documentación a través del ente municipal, con la finalidad de programar todas las proyecciones en base a los problemas que acata la población, de manera pueda ser aprobada por el estado y poder dar cumplimiento a las incertidumbres que cuenta las personas dentro de su ambiente de confort. Por lo general el estado mediante los gobiernos municipales busca desarrollar gestiones para poder enfrentar a los problemas que se dan dentro de su jurisdicción.

Respecto a las afirmaciones de Florido et al. (2019), la etapa de un proceso presupuestario permite llevar a cabo una buena planificación de las actividades, en la cual por medio de ello se orienta a lograr todos los objetivos que tiene establecida un organismo; al mismo tiempo gracias a eso procesos se da un buen manejo de los fondos, debido a que se lleva cabo todo un control de todas las actividades; por otro lado diversos entes públicos han tenido gran éxito durante el desarrollo de sus funciones, debido al buen resultado que han obtenido producto de un buen manejo presupuestario, de la cuales con el tiempo han demostrado tener eficiencia en sus actividades. Además, a través de un proceso se dan diversas funcionalidades, en la cual se crean mecanismos que llevan a cabo por un buen funcionamiento de las actividades, por medio del desempeño óptimo de los colaboradores de acuerdo a las áreas en la que se encuentran laborando.

Además, Florido et al (2019), mencionan que el proceso presupuestario se enfoca en mostrar detalladamente todo el proceso para el adecuado financiamiento, asimismo Castillo et al. (2020), detalló que al elaborar los presupuestos también invoca en tomar decisiones que logren su efectividad para un determinado cumplimiento razonable de lo que realmente se quiere realizar y mejorar para un bienestar seguro ante la sociedad. Para Corahua et al (2020), el proceso presupuestario lo que busca es demostrar los fundamentos de gastos públicos para ser aprobada y poder cubrir las obras públicas designadas en su planteamiento de mejoramiento para su sociedad a cargo.

Pero Carranza et al (2019) el proceso presupuestario en una parte son las condiciones previas para ser utilizadas y poder brindar una información de lo que realmente se necesita para poder cubrir los gastos que se va a realizar; es por ello, al momento de su elaboración lleva un proceso de planeamiento para tomar las decisiones asertivas y dar un uso adecuado a los presupuestos. Mientras Castillo et al. (2020), indicaron que los presupuestos ya son utilizados por distintas modalidades según el tipo, pero en este caso la gestión pública amerita mayormente presupuestar

grandes obras para poder satisfacer grandes masas poblaciones, lo cual amerita que los procesos presupuestarios demoren en su proceso de evaluación debido a la envergadura de las obras.

Según Castillo et al. (2020), precisa en la fase de formulación de presupuestos consigue demostrar muchos aspectos de lo que se va necesitar conseguir para cubrir los gastos, además de poder alertar y anticipar a la población de cuánto cuesta cada proyecto a desarrollar o ejecutar. Además, el proceso presupuestario mayormente es realizados con la intención de sustentar gastos públicos de las diferentes obras que se va a realizar por las exigencias y las distintas necesidades de la sociedad. Para Chancafe et al. (2020), las leyes del presupuesto público son aquellas que brindan el proceso legal o curso del proceso presupuestario y de las actividades que deben realizarse hasta llegar a su ejecución. Asimismo, Monar (2022), indica que, al aprobarse y empezar la ejecución del proceso presupuestario, se brinda ciertos adelantos porcentuales del total de la obra a los responsables de las ejecuciones y así poder cumplir en el tiempo establecido.

De acuerdo a Ponce (2020), las entidades Públicas son organismos que consolidan en poder recepcionar problemas que acata la sociedad, al confiar en sus autoridades la ejecución de los recursos económicos disponibles y así poder dar un bueno uso a los recursos como también satisfacer las necesidades poblacionales. Asimismo, Reinoso y Pincay (2019), mencionan que la Programación Multianual es presentada al principio de cada año fiscal y en la que se programa todos los presupuestos a ejecutar en base a la población. Para Ayón et al. (2019), el proceso Presupuestario vela mucho en dar razones de lo que se va necesitar y de hacer tomar decisiones para su evaluación, lo cual así se va poder medir la capacidad del gasto público.

Para Vargas y Zavaleta (2020), el proceso presupuestario está desarrollada en base a acciones para conseguir grandes resultados, de poder sustentar los gastos públicos, por lo que cada año se determina la capacidad

obtenida, para poder aceptar los proyectos que son presentadas por cada gestión.

En tanto para sus respectivas dimensiones se citó a la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto (2005), se tiene primera dimensión a la **programación Presupuestaria**, son aquellas programación de actividades con sus respectivos presupuestos a ejecutar en un determinado año fiscal, como segunda dimensión, **formulación Presupuestaria**, está considerado como una de las etapas importantes del proceso que hace posible la determinación de la estructura a través de diferentes objetivos para la inversión de los recursos en proyectos que ayuden a disminuir los problemas y las brechas sociales.

Como tercera dimensión, **aprobación del Presupuesto**: es el espacio en el cual se lleva a cabo la aprobación del presupuesto anteriormente solicitado, para el cual se realiza diferentes actividades que ayuden a verificar que se cumpla con los diferentes estándares y lineamientos establecidos dentro de la ley, de modo que los recursos sean asignados de manera responsable para beneficiar a la ciudadanía; como cuarta dimensión, **ejecución Presupuestaria**, se puede considerar como la etapa final en la cual se llevan a cabo procedimientos anteriormente planificados, de esta manera se ejecuta el gasto respectivo de los recursos asignados para poder poner en marcha el proyecto en beneficio de la ciudadanía; la etapa de ejecución inicia el primer día del año y finalizar el último correspondiente.

Como segunda variable **mantenimiento de carreteras**, se citó al RD N° 05-2016-MTC/14 (2018), en la cual establece como las diferentes actividades que se realizan para mantener el estado óptimo de las carreteras que forman parte del sistema vial a nivel nacional, de modo que el tránsito vehicular se desarrolle sin complicaciones o obstrucciones para garantizar la transitabilidad y también la seguridad de quienes utilizan esta infraestructura. Para García et al (2021), el principal objetivo de esta direccionado al mantenimiento preventivo y correctivo de aquellas vías que

se encuentran deterioradas por factores medioambientales u otras razones que impidan el libre tránsito, de modo que se pueda realizar la habilitación en el menor tiempo posible para no generar pérdidas económicas debido a la alta demanda que presentan las vías de tránsito público.

De acuerdo a Bautista (2018), indica que en la actualidad se dan un sin número de accidentes de tránsito así como muertes en gran proporción, debido a los malos estados que se encuentran las vías y esto provoca que ocasionen diversos problemas; es por esta razón el estado por medio de los entes municipales ha visto factible ceder una cantidad estimada de recursos económicos para poder hacer frente a la solución de los problemas, y de modo que se pueda tener un resultado que mejore las condiciones en las que se encuentran las vías de acceso. Además, otro de los problemas muy comunes dentro de la sociedad es la falta de iniciativa para poner en marcha estrategias que ayuden a generar la preocupación del gobierno, para así poder hacer que se cumplan con las necesidades que cuentan, ya que en muchos casos no han podido mejorar su desarrollo territorial, lo cual ha provocado desesperación por parte de la población.

En cuanto a Oliverio (2017), deducen que, las carreteras son consideradas como medios de acceso que permiten ejercer las actividades de las personas, como también es un mecanismo que ayuda a poder movilizarse de un lugar a otro, con la finalidad de poder tener mayor facilidad a través de estos accesos; de tal manera resulta importante que se efectúen constantes mantenimiento a dichos tramos, a fin de que no se den ningún tipo de altercado productos del mal estado en la que se puede encontrar las vías; además el mantenimiento se debe efectuar constantemente, con el propósito de que no exista problemas en las carreteras, ya que en algunas ocasiones se presentan dificultades tales como derrumbes ocasionados por la naturaleza; es por ello que se debe mantener un buen control de las vías para mantener en perfecto estado, y al mismo tiempo esto beneficie gran parte de la población y de los mismos transportistas.

De acuerdo a Bautista (2018), indican que, el mantenimiento de carreteras es fundamental para el desarrollo de un territorio, debido a que les permite tener mayor acceso a las zonas que se encuentran alejadas de la ciudad, trayendo consigo beneficios para toda la población a fin de poder desarrollar sus actividades de manera efectiva; por lo tanto, este mecanismo ha generado gran satisfacción para cada uno de los ciudadanos y demás transportistas, pudiendo de esta manera sacar todos sus productos a otros lugares a fin de poder obtener de ello un buen resultado que les permita mejorar su situación económica. Además, es función del gobierno velar por el bienestar de toda la ciudadanía, con el propósito de ver reflejado el cambio progresivo dentro de sus espacios, ya que diversas etnias en la actualidad no cuentan con los servicios básicos necesarios, siendo esto un principal problema que aqueja a la población.

Según Oliverio (2017), para hacer posible que las carreteras se encuentren debidamente en estado óptimo para su transitabilidad, las entidades públicas deben desarrollar diversas actividades para integrar a todos los entes a responsables de este proceso, de modo que cada uno de ellos cumplan sus responsabilidades a cabalidad para proporcionar una infraestructura segura y confiable, teniendo en cuenta que éstas permiten unir a diversos puntos estratégicos para fomentar el desarrollo económico dentro de los diversos sectores; asimismo, deben efectuar controles para el cumplimiento de las actividades de prevención. De acuerdo a García et al. (2021), el constante mantenimiento de las carreteras hace posible la disminución del nivel de accidentes que pueda generar ser producto del mal estado en la cual se encuentran, por lo tanto, cada una de las actividades planificadas deben ser desarrolladas de manera cuidadosa y responsable dentro del tiempo planificado.

De acuerdo a Bautista (2018), las actividades que se relacionan con el mantenimiento preventivo o rutinario de las vías, están debidamente planificadas de acuerdo a la forma en cómo se han diseñado los planes de acción, asimismo involucra el análisis de la modalidad de ejecución que se ha realizado, dentro de ella se destaca que, muchas veces la

responsabilidad recae sobre las entidades públicas, así como también puede estar a cargo de contratistas que hayan recibido la aprobación del estado para poder llevar a cabo estas actividades mediante la modalidad de contrato o concesión.

De acuerdo a Aramayo et al. (2019), las actividades de conservación de las carreteras, debe ser una de las prioridades de organismos del estado que se encuentran a cargo de este procedimiento, debido a que este permitirá generar mayores oportunidades de desarrollo económico integral para todos. Moreno et al. (2018), sostienen que las actividades de prevención permite identificar ciertos problemas asociados a las vías públicas o carreteras de manera oportuna para que el deterioro no siga en aumento y genere mayores costos de reparación para el estado. Según Díaz (2018), existen diferentes objetivos que están asociados con la conservación y el mantenimiento de las carreteras, dentro de ella se destaca la necesidad de garantizar que el agua no esté expuesta en las vías o pavimento, para el cual se lleva a cabo las actividades de ingeniería respectivas para eliminar estos problemas que pueden determinar fácilmente la estructura.

Camino (2021), para hacer posible la conservación de manera preventiva de las carreteras, es necesario desarrollar una amplia diversidad de actividades de acuerdo a la necesidad que estado presenta, por lo tanto se debe realizar un mantenimiento continuo para que la población así como los vehículos puedan transitar sin obstáculos que pueda perjudicar su integridad; por lo tanto, las actividades de prevención no solamente buscan garantizar el correcto estado de las vías, sino que también buscan darles mayor facilidad a los ciudadanos. Gobierno Regional de San Martín-GRSM (2017), establece que dentro de las especificaciones Técnicas Generales de Conservación Vial, se encuentran contempladas todas aquellas definiciones que están relacionadas con la conservación de tipo periódica y rutinaria de las carreteras.

Para Rojas y Ramírez (2018), existen diferentes tipos de vías en las cuales se caracterizan de acuerdo a su amplitud y el tipo de transporte que

soportan. Asimismo, Vásquez (2021), mencionan que existen diferentes terminologías relacionadas con las características de las vías o carreteras, las cuales deben ser conocidos a cabalidad por las autoridades o quienes realizan el mantenimiento respectivo para poder ejecutar sus actividades con precisión. Delgado et al. (2021), las entidades municipales tienen la responsabilidad de velar por la entrega de carreteras o vías en perfecto estado de funcionamiento hacia la ciudadanía, para el cual debe realizar una planificación adecuada que permita destinar los recursos necesarios que necesita este proceso, asimismo debe contar con un plan para el mantenimiento preventivo que ayuda a reducir el nivel de deterioro.

Para Vladimirovich y Fedosova (2017), otra de las principales razones que se asocian con la necesidad de mantener las carreteras en perfecto estado, es el cumplimiento de la responsabilidad de los gobiernos para proporcionar con transporte cómodo y seguro a los transeúntes, teniendo en cuenta que cada uno de los recursos recaudados por concepto de tributos pagados por la ciudadanía, debe ser invertidos de manera transparente en el mejoramiento de este servicio. Según Cepeda y Farieta (2018), las actividades de mantenimiento día se ha preventivo o correctivo, generan gastos considerables para las entidades públicas, por lo cual es necesario que estas realicen las gestiones respectivas de manera anticipada para disponer del equipo y los recursos financieros necesarios que garanticen el mantenimiento adecuado

García et al. (2019), sostienen la existencia de dos términos fundamentales dentro del proceso de mantenimiento de vías, en primer lugar se encuentran aquellas actividades orientadas a la prevención, las mismas que permiten desarrollar una evaluación exhaustiva sobre el estado en la cual se encuentran las vías para determinar de manera anticipada los problemas y se puedan aplicar las soluciones oportunas. También se encuentra al término denominado como mantenimiento correctivo, este está orientado al despliegue de actividades y recursos para corregir problemas ya existentes que están generando incomodidad en el tránsito.

Para Palacios (2018), las entidades municipales deben contar con la capacidad de gestión necesaria a través de sus autoridades para poder realizar la presentación de los requerimientos que hagan posible la integración de los recursos para los mantenimientos, teniendo en cuenta que este permite la interconexión de diversos sectores económicos del campo y la ciudad para generar desarrollo.

De acuerdo a Salomón (2018), a través del mantenimiento de las vías públicas, las entidades también puede generar desarrollo económico integral debido a que esta infraestructura se considera como esencial para que las diferentes personas y empresas puedan poner en marcha su modelo de negocio, los cuales se constituye como los principales aportantes a través del pago de tributos para incrementar las posibilidades financieras de las entidades para llevar a cabo proyectos de inversión pública orientadas a mejorar las condiciones básicas para el desarrollo de todos los sectores económicos.

Según Rojas y Ramírez (2018), deducen que, uno de los principales problemas por lo que se ha visto afectada gran parte de la población, es falta de mantenimiento de las vías de acceso lo cual esto tiene como causa que muchos transportistas no puedan desplazarse de manera específica; es por ello, que los problemas son constantes y los ciudadanos han tenido que recurrir hacia el ente municipal para presentar su problema, ya que el estado mediante las gestiones de las mismas otorga el presupuesto para poner a disposición del ente, a fin de poder darle mayores facilidades a la personas dentro de su medio. Es por ello, que resulta importante crear mecanismos de desarrollo social, para que el ente pueda determinar los factores que ocasionan problemas y así se pueda ver reflejada un buen desarrollo territorial con el propósito de mejorar la situación de vida de los habitantes. Por otro lado, resulta muy importante que el estado cumpla con los proyectos en base a la necesidad de una población, para poder ejecutarlos y cumplir con las expectativas.

Por su parte Delgado et al. (2021), infiere que, en el país se han demostrado un sinnúmero de problemas dentro de los medios sociales, de las cuales uno de ellos es la falta de mantenimiento de las carreteras, lo cual esto viene perjudicando a todos los productores quienes al no ver un resultado fijo tienden a tener problemas en cuanto al traslado de sus productos, debido a que el camino se encuentran en muy mal estado, dando como resultado perdidas en su totalidad; todo, este problema se da debido a diversos factores producidos por la naturaleza, como lluvias torrenciales e inundaciones que se producen dentro de su entorno de vivir, de tal modo este problema ha venido dándose durante mucho tiempo, y el ente municipal no se ha manifestado al respecto para tratar de darle solución al problema; de modo que la población se ha visto afectada por todo este caos, y han tratado de formar grupos para generar fondos y poder darle un mejor acceso a todos sus miembros por medio del mantenimiento y que al mismo tiempo puedan sacar provecho de las mismas.

De acuerdo a Vladimirovich y Fedossova (2017), manifiestan que, las entidades municipales son el encargado de mantener en buen recaudo a cada una de sus jurisdicciones, por medio de proyectos públicos en base a sus problemas o necesidades que cuentan; es por ello, que el estado emana un presupuesto que se va destinado para cualquier beneficio de carácter social, de tal manera esto permitirá cubrir los gastos que ejecuta la entidad municipal en base a los problemas que encumbra a los ciudadanos; asimismo uno de los problemas más comunes que se dan dentro de las zonas rurales es la falta de mantenimiento de las caminos, de modo que este es un acceso por donde realiza sus funciones y transitan los individuos; por lo que la mayor parte de los recursos son puestas en marcha para ese actividad, y el estado poco o nada lo ha tomado interés, debido a que no reúnen las condiciones necesarias para convertirlas en pistas.

Para Torres (2017), existe lineamientos normativos que establece claramente la responsabilidad del estado para llevar a cabo el mantenimiento ya sea preventivo o correctivo de las vías, por lo tanto, si

bien es cierto los usuarios pagan peajes en ciertas regiones, esto no significa que se exime la responsabilidad del estado para el mantenimiento respectivo. Asimismo, Alba (2019), sostiene que a través del mantenimiento óptimo de las vías de acceso, las entidades públicas pueden mejorar el nivel de satisfacción de la ciudadanía, debida que cada uno de ellos podrán utilizar este servicio de manera confortable y segura para desarrollar sus actividades de transporte cotidianas, por ello, la población tiene el derecho de reclamar a sus autoridades y esto no están cumpliendo sus responsabilidades de manera efectiva.

Civitaresi (2018), sostiene que, existen diferentes estrategias que pueden desarrollarse para poder llevar a cabo la implementación respectiva de los programas para hacer posible el mantenimiento de las carreteras, para el cual se debe desplegar procedimientos administrativos relacionados con las actividades de ingeniería para poder abordar una ejecución eficiente. En tanto para sus respectivas dimensiones se citó al RD N° 05-2016-MTC/14 (2018), Primera dimensión, **Conservación de puentes y de túneles**, en esta dimensión se establece el desarrollo para la conservación de la infraestructura vial que involucra a los puentes y túneles, las cuales deben ser desarrolladas de manera conjunta.

Segunda dimensión, **La protección del medio ambiente**: involucra todas aquellas actividades y procedimientos de conservación de carreteras que estén involucradas con los recursos naturales, para el cual se debe realizar una planificación estratégica que permita el máximo desempeño sin perjudicar el funcionamiento de los ecosistemas. Tercera dimensión, **La seguridad vial**: involucra a todos aquellos procedimientos normativos que permite el desarrollo de actividades dentro de la infraestructura vial, para el cual se debe cumplir los diferentes estándares y lineamientos normativos que exige la ley. Cuarta dimensión: **Emergencias viales**, son todos aquellos eventos inopinados que generalmente son provocados por la naturaleza, las cuales generan daños a las vías y que necesitan ser reparados de manera rápida para poder garantizar la transpirabilidad y la seguridad de los peatones.

III. METODOLOGÍA

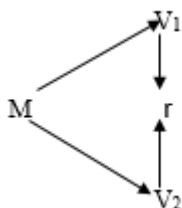
3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación

Básica, teniendo en cuenta que su principal orientación fue la formulación de información importante para contribuir con el análisis y la solución de un problema establecido (Escudero y Cortez, 2017)

3.1.2. Diseño de investigación: se consideró utilizar un diseño no experimental, dentro del cual se consideró que el procedimiento no involucró la manipulación de las variables sino que se realizó una evaluación superficial en el ambiente donde estas se encuentran; también se consideró de nivel correlacional porque buscó llevar a cabo un análisis estadístico exhaustivo para determinar las relaciones; finalmente se estableció un corte transversal debido a que la información fue obtenida en una sola oportunidad (Hernández et al, 2014, p. 158)

El esquema empleado fue el siguiente:



Dónde:

M= Muestra

V1= Proceso presupuestario

V2= Mantenimiento de carreteras

r= relación

3.2. Variables y operacionalización

Variable 1: Proceso presupuestario

Variable 2: Mantenimiento de carreteras

La operacionalización se ha consignado en los anexos.

3.3. Población (criterios de selección) muestra, muestreo, unidad de análisis

3.3.1. Población

Según Ventura (2017) es una cantidad de individuos que forman parte de un objeto de estudio, su principal función se basa en llevar a cabo una buena investigación a través del recojo de información proveniente de la muestra.

Estuvo conformado por 75 trabajadores en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. (Fuente: datos obtenidos del área de personal del área de personal)

Criterios de inclusión:

- trabajadores cas
- trabajadores nombrados
- trabajadores con más de tres meses en el puesto

Criterios de exclusión:

- Locadores de servicios
- Trabajadores de campo
- Practicantes
- Jefes de áreas

3.3.2. Muestra

Es una parte de la población, el cual permite por medio de ello llevar a cabo el estudio de las variables para una determinada investigación (Ventura, 2017)

Estuvo conformado por 75 trabajadores en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

3.3.3. Muestreo: teniendo en cuenta la consideración que la población no es amplia y es posible acceder a la totalidad de ella, se consideró el uso de un muestreo no probabilístico.

3.3.4. Unidad de análisis: Un trabajador.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Técnica

Se utilizó a la encuesta, la misma que según, Cruzado (2021), permite desplegar un instrumento funcional para recopilar datos significativos desde la muestra que conllevarán al cumplimiento de los objetivos del estudio.

Instrumentos

Para medir el proceso presupuestario, el cuestionario que fue de autoría propia, cuya estructura la conformaron 16 items, fraccionado en 4 dimensiones. Teniendo una escala de medición ordinal de: 1 = totalmente en desacuerdo, 2= En desacuerdo, 3= Indiferente, 4=de acuerdo, 5= Totalmente de acuerdo. La variable fue medida en tres niveles **bajo (16-37), medio (38-59) y alto (60-80)**

El instrumento para medir la ejecución de gastos cuya estructura la conformaron 15 items, fraccionado en 4 dimensiones. Teniendo una escala de medición ordinal de: 1 = totalmente en desacuerdo, 2= En desacuerdo, 3= Indiferente, 4=de acuerdo, 5= Totalmente de acuerdo. La variable fue medida en tres niveles **bajo (16-37), medio (38-59) y alto (60-80)**

Validez

Este procedimiento fue realizado a través de la utilización de un juicio de expertos integrado por tres profesionales.

Los instrumentos, que consistieron en dos cuestionarios, fueron sometidos al juicio de tres expertos mencionados anteriormente. En cuanto a la primera variable, el resultado arrojó un promedio de **4.7, representando el 94 % de concordancia entre jueces. Respecto a la segunda variable,** arrojó un promedio de **4.7, representando el 94 % de concordancia entre jueces;** lo que indica, que tienen alta validez; reuniendo las condiciones metodológicas para ser aplicado.

Confiabilidad.

La medición respectiva fue abordada a través del cálculo estadístico del alfa de Cronbach, dentro de ellos se consideró la necesidad de que los resultados sean iguales o superiores a 0.7 (Hernández et al., 2014).

Según los resultados obtenidos se calculó la confiabilidad de la variable proceso presupuestario, la cual dio como resultado 0,980 al ser superior a 0,70 esto resultó significativo; por lo que tuvieron una fuerte confiabilidad. Para la variable mantenimiento de carreteras, se calculó la confiabilidad, la cual dio como resultado 0,978 al ser superior a 0,70 esto resultó significativo; por lo que tuvieron una fuerte confiabilidad.

3.5. Procedimientos

Se llevó a cabo la recopilación de datos por medio de la aplicación de los cuestionarios diseñados en función a cada variable, las mismas que se desplegaron de forma directa respetando las normativas de bioseguridad estipuladas por las autoridades; posterior a ello, se abordó el análisis de los datos recabados mediante el SPSS V.25 para obtener los resultados que posteriormente fueron discutidos con los antecedentes y bases teóricas; finalmente, se detallaron las conclusiones pertinentes considerando los objetivos, además, se elaboraron las recomendaciones respectivas para la solución del problema.

3.6 Método de análisis de datos

Se utilizó un software estadístico IBM SPSS versión 22, el cual permitió recoger los datos para determinar los coeficientes estadísticos como el Alpha de Cronbach. El análisis estadístico que se efectuó fue el descriptivo para los cálculos necesarios. Los resultados estarán determinados por tablas y/o figuras que serán interpretados.

3.7 Aspectos éticos

El estudio se apegó al cumplimiento de los principios éticos internacionales, dentro de los cuales se tienen: **Autonomía**, todos tuvieron la libertad de contar detallar su propia opinión. **justicia**, brindando igual consideración y respeto a todas las personas involucradas, asimismo, cumpliendo con los pasos y procesos establecidos para el estudio; **beneficencia**, buscando hacer el bien y generar beneficio de los demás de brindar una nueva información y de ser entregada a la institución por los datos redactados; **no maleficencia**, evitando infringir daño a los participantes y la entidad involucrada, de que todos sean manejados bajo el mismo respeto, y que la estructura se ha procedido a realizar mediante las indicaciones de la estructura de la universidad para su proyecto de investigación.

IV. RESULTADOS

Tabla 1

Nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

Escala	intervalo	frecuencia	Porcentaje
Bajo	16 – 37	23	30,7 %
Medio	38 – 59	37	49,3 %
Alto	60 - 80	15	20 %
Total		75	100 %

Fuente: Cuestionario aplicado a los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto.

Interpretación:

En cuanto al nivel de proceso presupuestario, es medio en 49,3 %, bajo en 30,7 % y alto en 20 %, donde se evidencia una predominancia del nivel medio.

Tabla 2

Nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

Escala	intervalo	frecuencia	Porcentaje
Bajo	16 – 37	25	33,3 %
Medio	38 – 59	41	54,7 %
Alto	60 - 80	9	12 %
Total		75	100 %

Fuente: Cuestionario aplicado a los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto.

Interpretación:

En cuanto al nivel de mantenimiento de carreteras, es medio en 54,7 %, bajo en 33,3 % y alto en 12 %, donde se evidencia una predominancia del nivel medio.

Tabla 3

Relación entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

Dimensiones	Coef. Spearman	Significación
D1 Programación Presupuestaria	0.960	0,000
D2 Formulación Presupuestaria	0.924	0,000
D3 Aprobación del Presupuesto	0.966	0,000
D4 Ejecución Presupuestaria	0.956	0,000

Fuente: Cuestionario aplicado a los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto.

Interpretación:

En la tabla 3 se identificó la relación entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras. Mediante el análisis estadístico de Rho de Spearman se alcanzó un coeficiente de 0.960, 0.924, 0.966 y 0.956 (correlación positiva muy alta); y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$); en todas las correlaciones.

Tabla 4*Prueba de normalidad*

	Kolmogorov – Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
Proceso presupuestario	,185	75	,000
Mantenimiento de carreteras	,133	75	,002

Fuente: Base de datos obtenido del SPSS V.25

Interpretación:

En la tabla 4, se muestran los datos de la prueba de normalidad. Debido a que la muestra es mayor de 50, se procedió a aplicar la prueba de normalidad de Kolmogorov.Smironov, el mismo que arroja un nivel de significancia de 0.000 y 0.002 que es menor a 0.05, lo que indica que los datos tienen distribución no normal, motivo por el cual, se aplica la rho de Spearman.

Tabla 5

Relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

		Proceso presupuestario	Mantenimie nto de carreteras
Rho de Spearman	de Proceso presupuestario	1,000	,959**
	Coeficiente de correlación		
	Sig. (bilateral)	.	,000
	N	75	75
Mantenimiento de carreteras	de de	,959**	1,000
	Coeficiente de correlación		
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	75	75

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

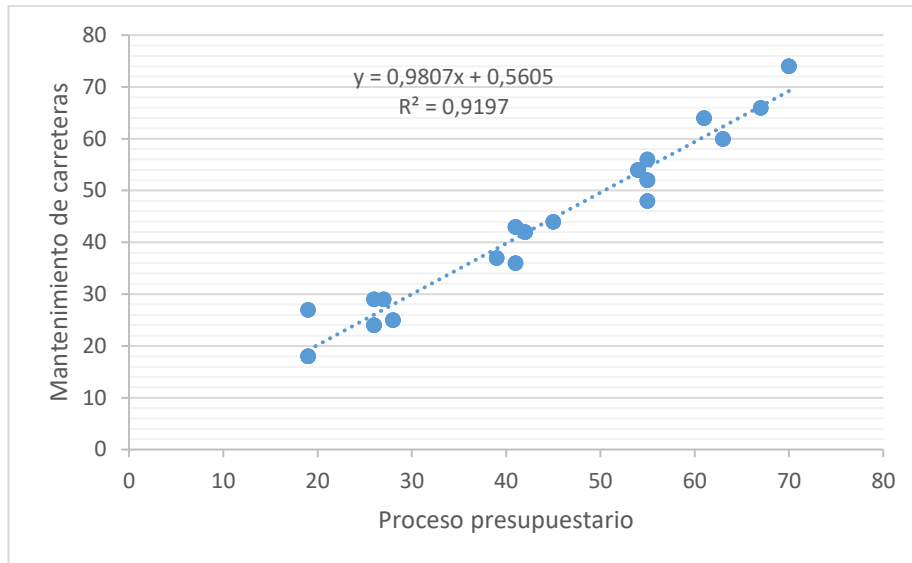
Fuente: Base de datos obtenido del SPSS V.25

Interpretación:

Se contempla la relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. Mediante el análisis estadístico de Rho Spearman se alcanzó un coeficiente de 0. 959 (correlación positiva muy alta) y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$), por lo que, se acepta la hipótesis alterna, es decir, existe relación significativa entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.

Figura 1

Gráfico de dispersión entre el proceso presupuestario y el mantenimiento de carreteras.



Fuente: Base de datos obtenido del SPSS V.25

Para establecer el coeficiente de determinación en términos porcentuales se procede de la siguiente manera:

$$R^2 = 0.9197 * 100$$

$$R = 91.97\%$$

El resultado del coeficiente de determinación (R^2) indica que el 91.97% de la variabilidad del mantenimiento de carreteras es explicado por el proceso presupuestario

V. DISCUSIÓN

En este capítulo se contrasta los resultados obtenidos con los antecedentes, teniendo como primer resultado que el nivel de proceso presupuestario, es medio en 49,3 %, bajo en 30,7 % y alto en 20 %, en base a los resultados podemos afirmar que la dirección regional de transportes monitorea oportunamente el cumplimiento de cada meta presupuestaria, formula los gastos que hacen de manera oportuna y las metas se hace en función a las necesidades institucionales y de la sociedad, dichos resultados se asemejan con lo expuesto por López et al (2021), manifiestan que la aplicación de instalar sistemas y programas para poder mejorar los manejos administrativos, ha resultado eficaz para demostrar que un presupuesto por debajo de lo establecido y aprobado no garantiza una adecuada ejecución de los proyectos, debido a que no se lograrán cumplir a cabalidad todos los proyectos y actividades programadas sumado a ello que algunos de las etapas tendrán bajo niveles de calidad y no serán sostenibles en el tiempo.

De esta forma, se destaca la importancia del proceso presupuestario de forma transversa dentro de las instituciones y al mismo tiempo se destaca la preocupación de que esta no se desarrolla de forma adecuada porque por lo general se encuentra en un nivel medio. Asimismo, Vargas y Zavaleta (2020), indican que en términos de cobertura sobre contar con una medición, de cambios y modificaciones de la elaboración de presupuestos se determina que ha sido significativo la aplicación de un nuevo sistema como herramienta necesaria de poder ayudar a desarrollar un formato más ordenado sobre los distintos presupuestos que se realizan o se ordenan, aunque por otra parte resulte ser deficiente al no contar con una capacitación de llevar el manejo de los programas de manera eficiente.

Además, Vladimirovich y Fedossova (2017), manifiestan que, las entidades municipales son los encargados de mantener en buen recaudo a cada una de sus jurisdicciones, por medio de proyectos públicos en base a sus problemas o necesidades; es por ello, que el estado emana un presupuesto que se va destinando para cualquier beneficio de carácter social, de tal

manera esto permitirá cubrir los gastos que ejecuta la entidad municipal en base a los problemas que incumbe a los ciudadanos; asimismo uno de los problemas más comunes que se dan dentro de las zonas rurales es la falta de mantenimiento de los caminos, de modo que este es un acceso por donde realiza sus funciones y transitan los individuos; por lo que la mayor parte de los recursos son puestas en marcha para esa actividad, y el estado poco o nada lo ha tomado interés, debido a que no reúnen las condiciones necesarias para convertirlas en pistas.

En tanto, el nivel de mantenimiento de carreteras, es medio en 54,7 %, bajo en 33,3 % y alto en 12 %, debido a que existe una adecuada transitabilidad por los puentes y carreteras que están en la jurisdicción de la institución, coordina acciones con las empresas encargadas de su mantenimiento para priorizar los deterioros y se aplica las normativas vigentes sobre mantenimiento de carreteras y trochas, dichos resultados concuerdan con lo expuesto por Uribe et al. (2021), menciona que las carreteras de Puerto Guzmán son muy desiguales en su forma y calidad; ya que según las referencias el presupuesto ha sido aceptado con un buen monto de poder brindar un buen acabado con los materiales necesarios para que las carreteras tengan larga duración, sin embargo en el trayecto de la ejecución y por las débiles actividades de control se han elegido productos de baja calidad que no brindan la seguridad y sostenibilidad de las mismas, sumado a ello que las carretas no cumplen con la calidad exigida en los expedientes o términos de referencia.

De esta forma, el desarrollo de las actividades para brindar el mantenimiento respectivo a las vías, resulta fundamental, sin embargo, se ha observado que en diferentes ámbitos no se llevan a cabo de manera adecuada debido a que el nivel predominante es el regular, por lo que se justifica la problemática generalizada en diversos escenarios que no facilita el desarrollo económico. Asimismo, Bautista (2018), indica que, el mantenimiento de carreteras es considerado como uno de los principales factores por las que en la actualidad se dan un sinnúmero de accidentes de tránsito así como muertes en gran proporción, debido a los malos estados

que se encuentran las vías y esto provoca que ocasionen diversos problemas; es por esta razón que el estado por medio de los entes municipales ha visto factible ceder una cantidad estimada de recursos económicos para poder hacer frente a la solución de los problemas, y de modo que se pueda tener un resultado que mejoren las condiciones en las que se encuentran las vías de acceso.

Además, otro de los problemas muy comunes dentro de la sociedad es la falta de iniciativa para poner en marcha estrategias que ayuden a generar la preocupación del gobierno, para así poder hacer que se cumplan con las necesidades que cuentan, ya que en muchos casos no han podido mejorar su desarrollo territorial, lo cual ha provocado desesperación por parte de la población. Además, existe relación significativa entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras, cuyo resultado presenta deficiencias por parte de la entidad en cuanto al manejo de los propuestos, debido a la mala administración que le dan a los recursos, dichos resultados coinciden con lo expuesto por Loayza (2020), quien indica que debido al buen trabajo y empeño de los encargados de llevar este proceso de elaboración, esto demuestra un buen trabajo eficiente y que los proyectos sean correspondidos y sean asumidos según los gastos concernidos en cada presupuesto indicado.

Asimismo, ha dado evidencia que mediante su plan estratégico se ha logrado presupuestar las herramientas necesarias para el funcionamiento de actividades y sus controles correspondientes. En base a ello, se destaca la importancia de mejorar el fortalecimiento del proceso presupuestario como parte de la herramienta para mejorar la posibilidad de mantener la infraestructura vial de forma adecuada debido a que presenta una correlación pero que lamentablemente muchas veces no se tiene en cuenta. Además, Pinedo et al. (2021), menciona que, ante la gestión de los manejos de los recursos económicos, se ha logrado conseguir sustentar los gastos de mantenimiento de las pistas correspondientes mediante los presupuestos asignados por la institución de transporte, sin embargo, el encargado del manejo de administración y presupuestos no comunican el

nivel de gasto ejecutado a las demás áreas para poder corroborar el avance técnico con el avance económico.

Por consiguiente, Torres (2017), existe lineamientos normativos que establece claramente la responsabilidad del estado para llevar a cabo el mantenimiento ya sea preventivo o correctivo de las vías, por lo tanto, si bien es cierto los usuarios pagan peajes en ciertas regiones, esto no significa que se exime la responsabilidad del estado para el mantenimiento respectivo. Asimismo, Alba (2019), sostiene que a través del mantenimiento óptimo de las vías de acceso, las entidades públicas pueden mejorar el nivel de satisfacción de la ciudadanía, ya que cada uno de ellos podrán utilizar este servicio de manera confortable y segura para desarrollar sus actividades de transporte cotidianas, por ello, la población tiene el derecho de reclamar a sus autoridades y esto no están cumpliendo sus responsabilidades de manera efectiva.

Además, Oliverio (2017), deducen que, las carreteras son consideradas como medios de acceso que permiten ejercer las actividades de las personas, como también es un mecanismo que ayuda a poder movilizarse de un lugar a otro, con la finalidad de poder tener mayor facilidad a través de estos accesos; de tal manera resulta importante que se efectúen constantes mantenimiento a dichos tramos, a fin de que no se den ningún tipo de disputa por productos en mal estado en la que se puede encontrar las vías; además el manteamiento se debe efectuar constantemente, con el propósito de que no exista problemas en las carreteras, ya que en algunas ocasiones se presentan dificultades tales como derrumbes ocasionados por la naturaleza; es por ello que se debe mantener un buen control de las vías para mantener en perfecto estado, y al mismo tiempo esto beneficie gran parte de la población y de los mismos transportistas, ya que son los únicos quienes hacen uso de los medios viales para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

Finalmente existe relación significativa entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de

Transportes, Tarapoto – 2022, dichos resultados coinciden con lo expuesto por Beteta (2021), indica que existen ciertas desviaciones sobre las gestiones de la elaboración de presupuestos, lo cual figura que no se cuenta con la disponibilidad de poder cubrir los mantenimientos de las pistas nuevas, llevar a cabo el mantenimiento según los términos de referencia para poder proteger y dar mayor duración de las pistas de dicha región, asimismo, la gestión vial es deficiente ya que no se controla los gastos ya presupuestados y con ello la contratación de un mal servicio sobre el mantenimiento vial. En este sentido, se desarrolló la importancia de hacer posible que el proceso presupuestario sea transparente y adecuado de acuerdo a las normas establecidas para garantizar un mantenimiento adecuado de las carreteras.

Asimismo, Rojas y Ramírez (2018), deducen que, uno de los principales problemas por lo que se ha visto afectada gran parte de la población, es falta de mantenimiento de las vías de acceso lo cual esto tiene como causa que muchos transportistas no puedan desplazarse de manera específica; es por ello, que los problemas son constantes y los ciudadanos han tenido que recurrir hacia el ente municipal para presentar su problema, ya que el estado mediante las gestiones de las mismas otorga el presupuesto para poner a disposición del ente, a fin de poder darle mayores facilidades a la personas dentro de su medio. Es por ello, que resulta importante crear mecanismos de desarrollo social, para que el ente pueda determinar los factores que ocasionan problemas y así se pueda ver reflejada un buen desarrollo territorial con el propósito de mejorar la situación de vida de los habitantes. Por otro lado, resulta muy importante que el estado cumpla con los proyectos en base a la necesidad de una población, para poder ejecutarlos y cumplir con las expectativas.

En tanto, Delgado et al. (2021), infiere que, en el país se han demostrado un sinnúmero de problemas dentro de los medios sociales, de las cuales uno de ellos es la falta de mantenimiento de las carreteras, lo cual esto viene perjudicando a todos los productores quienes al no ver un resultado fijo tienden a tener problemas en cuanto al traslado de sus productos,

debido a que los caminos se encuentran en muy mal estado, dando como resultado perdidas en su totalidad; todo, este problema se da debido a diversos factores producidos por la naturaleza, como lluvias torrenciales u inundaciones que se producen dentro de su entorno de vivir, de tal modo este problema ha venido dándose durante mucho tiempo, y el ente municipal no se ha manifestado al respecto para tratar de darle solución al problema; de modo que la población se ha visto afectada por todo este caos, y han tratado de formar grupos para generar fondos y poder darle un mejor acceso a todos sus miembros por medio del mantenimiento y que al mismo tiempo puedan sacar provecho de las mismas.

VI. CONCLUSIONES

- 6.1.** Existe relación significativa positiva muy alta entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0,959 y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$); además, solo el 91.97 % del proceso presupuestario influye en el mantenimiento de carreteras.
- 6.2.** El nivel de proceso presupuestario, es medio en 49,3 %, esto se debe a que la dirección regional de transportes monitorea oportunamente el cumplimiento de cada meta presupuestaria, formula los gastos que hacen de manera oportuna y las metas se hace en función a las necesidades institucionales y de la sociedad.
- 6.3.** El nivel de mantenimiento de carreteras, es medio en 54,7 %, esto se debe a que existe una adecuada transitabilidad por los puentes y carreteras que están en la jurisdicción de la institución, coordina acciones con las empresas encargadas de su mantenimiento para priorizar los deterioros y se aplica las normativas vigentes sobre mantenimiento de carreteras y trochas.
- 6.4.** Existe relación significativa positiva muy alta entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022, ya que el análisis estadístico de Rho de Spearman fue de 0.960, 0.924, 0.966 y 0.956; y un p valor igual a 0,000 ($p\text{-valor} \leq 0.01$); en todas las correlaciones.

VII. RECOMENDACIONES

- 7.1.** Al director de la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto, se sugiere realizar mantenimientos rutinarios de las vías y carreteras en toda su jurisdicción de acuerdo a sus requerimientos anuales que estos realizan.
- 7.2.** Al director de la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto, se sugiere gestionar ante el GORESAN la posibilidad de un pool de maquinarias nuevas o que estén en buen estado, como también los recursos suficientes como es el combustible para poder abastecerse y hacer de manera oportuna los mantenimientos, obras de mejoramiento, rehabilitación y construcción de carreteras.
- 7.3.** Al jefe de presupuesto, se sugiere desarrollar de manera planificada el proceso presupuestario dentro del tiempo establecido y paralelo de acuerdo a las necesidades que la población lo pide, con procesos rápidos en la certificación y compromiso de algunas partidas presupuestarias que se necesita para poder realizar un adecuado mantenimiento.
- 7.4.** Al jefe de presupuesto, se sugiere planificar las actividades de manera oportuna y acuerdo a los requerimientos para evitar que los presupuestos se desvíen a otras específicas de gasto, generando vacíos y por ende paralización de las actividades.

REFERENCIAS

- Alba, L. (2019). Corrective maintenance management in public facilities university of east coast lago. (artículo científico). *Instituto Universitario de Tecnología de Cabimas, Venezuela*. <https://www.redalyc.org/journal/6219/621964639002/>
- Aramayo, L., Silva, C., Fontenele, H. (2019). Visual scale for evaluating urban pavements: An office validation. (artículo científico). *Revista Ingeniería de Construcción RIC. Panama*. <https://www.scielo.cl/pdf/ric/v34n1/0718-5073-ric-34-01-00045.pdf>
- Ayón, G., Zea, C., Soledispa, X. (2019). The General State Budget and its contribution to public education in the Paján canton. (artículo científico). *Polo del conocimiento. Ecuador*. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7164373.pdf>
- Bautista, A. (2018). Analysis of accessibility and connectivity of the intermunicipal red road in the regional micro-system of the centro province in boyacá, colombia. (artículo científico). *Revista Perspectiva Geográfica. Colombia*. <http://www.scielo.org.co/pdf/pgeo/v23n1/0123-3769-pgeo-23-01-123.pdf>
- Beteta, C. (2021). *Gestión vial y mantenimiento de caminos vecinales del instituto vial de la Municipalidad Provincial de San Martín 2016 – 2019*. (tesis de maestría). Universidad Cesar Vallejo. Tarapoto. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/52325/Beteta_BCA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Camino, B. (2021). La carretera, infraestructura esencial. la conservación, servicio público. (artículo científico). *Revista rutas. España*. http://www.atc-piarc.com/rutas_descargar.php?numID=189
- Carranza, V., Rivero, L., Vasquez, B. (2019). Budget execution and quality of spending in a local government, period 2019. (artículo científico). *Sapienza. Perú*. <https://journals.sapienzaeditorial.com/index.php/SIJIS/article/download/189/115>
- Castillo, R., Mayorga, S., Tamez, X. (2020). Analysis of the federal budget process in mexico. (artículo científico). *Revista Académica de Investigación. México*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7861188>

- Cepeda, F., Farieta, P. (2018). Carencias en la etapa de planeación de carreteras en Colombia a partir de la evidencia de sus impactos socioambientales análisis de casos. (artículo científico). *Universidad de La Salle, Bogotá*.
https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1382&context=ing_civil
- Chancafe, F., Espinoza, R., Ramos, O. (2020). Administrative management, leadership in the Budget Program 068 Health sector, 2020. (artículo científico). *Studies*.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7887990>
- Civitaresi, H. (2018). Rural roads, road consortia and regional development in the province of Córdoba (Argentina) in the second half of the 20th century. (artículo científico). *Tiempo & economía*. Argentina.
<https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/TyE/article/view/1359/1366>
- CONCYTEC (2018). Compendio de normas para trabajos escritos. (1°ed). Colombia: Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, CONCYTEC
- Corahua, I., Moreno, R., Carhuancho, I. (2020). Gestión presupuestal en una empresa de servicios educativos en Lima. (artículo científico). *Ndexada en Latindex*. Perú.
<https://www.espirituemprededortes.com/index.php/revista/article/view/215/29>
- Cruzado, L. (2021). *La ergonomía y satisfacción laboral en los colaboradores del área administrativa de la empresa E & A Services S.A.C, 2021*. (Tesis de maestría). In *Psikologi Perkembangan*.
<http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/3000/SilvaAcosta.pdf?sequence=1&isAllowed=y%0Ahttps://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/1046>
- Delgado, D., Medina, L., Ulate, García, R. (2021). Speed profile prediction model of rural roads in flat terrain in Costa Rica. (artículo científico). *Enfoque UTE*. Costa Rica.
http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-65422021000200052
- Díaz, J. (2018). Electrified roads, solar roads: sections adapted to a new mobility. (artículo científico). *Revista técnica de la asociación española de la carretera*.

- España. <https://www.aecarretera.com/doc/REVISTA-CARRETERAS-219.PDF>
- Espinoza, I. (2016). Tipos de muestreo. <http://www.bvs.hn/Honduras/Embarazo/Tipos.de.Muestreo.Marzo.2016.pdf>
- Florido, F., Nuria, A., Marina, A. (2019). Crisis, Public Spending on Health and Policy. (artículo científico). *Rev Esp Salud Pública*. España. <https://www.scielosp.org/pdf/resp/2019.v93/e201902007/es>
- García, M., Moctezuma, A., Calderón, J. (2019). Impacto de la accesibilidad carretera en la calidad de vida de las localidades urbanas y suburbanas de Baja California, México. (artículo científico). *Pontificia Universidad Católica de Chile* Chile. <https://www.redalyc.org/journal/196/19657710005/19657710005.pdf>
- García, R., Dávila, L., Alba, M. (2021). Indications on the evaluation of the infrastructure of highways for Cuba. (artículo científico). *Universidad Central "Marta Abreu" de Las Villas, Santa Clara, Villa Clara, CUBA*, Cuba. <https://www.redalyc.org/journal/1939/193969257006/193969257006.pdf>
- García, R., Díaz, M., Águila, A. (2021). Conservation management in earth roads. (artículo científico). *Empresa de Proyectos de Arquitectura e Ingeniería de Matanzas* Cuba. <https://www.redalyc.org/journal/1939/193966527008/193966527008.pdf>
- Gobierno Regional de San Martín-GRSM (2017) Plan Estratégico Institucional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional de San Martín 2017- 2020. Moyobamba. Perú. <https://www.regionsanmartin.gob.pe/OriArc.pdf?id=100957>
- Guillen, A. (2019). *Proceso presupuestario y su influencia en la calidad del gasto de la Municipalidad Provincial de Pataz – Tayabamba, periodo 2017*. (tesis de maestría). Universidad Cesar Vallejo. Pataz-Perú. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31384/guillen_pa.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (Sexta edic). <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Huanca, M. (2017). Management of the results budget and its influence on the quality of public expenditure in the municipality district Chaglla – Pachitea.

- (artículo científico). *Gaceta científica*. Perú.
<http://revistas.unheval.edu.pe/index.php/gacien/article/view/432/396>
- Ipanaqué, R. (2020). *Proceso presupuestario y calidad del gasto en la Gerencia Sub Regional Morropón Huancabamba, 2020*. (Tesis de maestría). Universidad Cesar Vallejo. Perú.
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/49566>
- LEY N° 28411 (2005). Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto.
http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_31.pdf
- Loayza, C. (2020). *Planeamiento estratégico y proceso presupuestario de la Dirección de Sanidad Policial en el año 2019*. (tesis de maestría). Universidad Cesar Vallejo. Perú.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/40228/Loayza_NC.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- López, J., Trinchet, C., Vargas, J. (2021). Maintenance procedure for the assessment of a road fuel transport fleet. (artículo científico). *Ingeniería Mecánica*. Cuba.
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59442021000100001
- Luciano, R., Sotomayor, J., Barrial, D. (2021). Administrative management in the budget process of the education sector in subnational governments of Peru. (artículo científico). *Ciencia latina*. Perú.
<https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1195/1631>
- Mafaldo, A. (2020). Budget management model to improve legal defense in the Regional Government of San Martín. (artículo científico). *Ciencias latinas*. Peru. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/114/97>
- Maffei, L., Cassios, D. (2021). Possible impacts of the Iquitos-Saramiriza highway on the biodiversity of Loreto, Peru. (artículo científico). *Revista Peruana de Biología*. Perú.
http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727-99332021000500013
- Mendoza, W., Loor, V., Salazar, G. (2018). The budgetary allocation and its incidence in the Public Administration. (artículo científico). *Dominio ciencias*. Ecuador. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6560191.pdf>
- Miranda, J. (2021). *Gestión vial rural y seguridad vial en el Instituto Vial Provincial*

- de San Martín – 2020. (tesis de maestría). Universidad Cesar Vallejo. Tarapoto.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/67751/Miranda_LJP-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Monar, C. (2022). Critical analysis of the public budget (Expenditure) for research and development in Latin America and the Caribbean. (artículo científico). *Revista de Ciencias Humanas, Teoría Social y Pensamiento Crítico*. Colombia.
<https://encuentros.unermb.web.ve/index.php/encuentros/article/view/264/242>
- Moreno, L., Parrales, G., Cobos, D. (2018). Mantenimiento y conservación de carreteras. Editorial Área de Innovación y Desarrollo, S.L.
<https://www.3ciencias.com/wp-content/uploads/2018/03/mantenimiento-y-conservaci%C3%B3n-de-carreteras-tomo-2-breve.pdf>
- Oliverio, E. (2017). A Maintenance and Improvement Plan for Tertiary Roads. (artículo científico). *Universidad de Los Andes Colombia*.
<https://www.redalyc.org/pdf/1210/121052004009.pdf>
- Ortega, G. (2017). Cómo se genera una investigación científica que luego sea motivo de publicación. http://www.scielo.org/bo/pdf/jsars/v8n2/v8n2_a08.pdf
- Palacios, C. (2018). The effect of public investment in road infrastructure on the Peruvian economic growth between the years 2000 and 2016. (artículo científico). *Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú*.
<https://www.redalyc.org/journal/3374/337458057010/html/>
- Pinedo, J., Dávila, J., Luna, E. (2021). Quality level of public expenditure of the budgetary process in the regional directorate of transport and communications of San Martín, 2019. (artículo científico). *Ciencias latinas. Tarapoto-Perú*.
<https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1340/1834>
- Ponce, M. (2020). The Transparency of the Budget Cycle in Uruguay: A Process under Construction. (artículo científico). *Revista del CLAD Reforma y Democracia*. Venezuela.
<https://www.redalyc.org/journal/3575/357566674008/357566674008.pdf>
- RD N° 05-2016-MTC/14 (2018). Manual de carreteras mantenimiento o conservación vial.

https://portal.mtc.gov.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/MTC%20NORMAS/ARCH_PDF/MAN_9%20MCV-2014_2016.pdf

- Reinoso, Y., Pincay, D. (2019). Analysis of the budget execution in the Municipal Local Government of Cantón Simón Bolívar. (artículo científico). *Digital publisher*. Ecuador.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7383235>
- Rojas, M., Ramírez, A. (2018). Investment in Road Infrastructure and Its Impact on the Economic Development: An Analysis Approach to the Infrastructure Case in Colombia (1993-2014). (artículo científico). *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*. Colombia.
<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/55808/8163694.2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Salazar, C. (2020). Public Spending and Economic Growth: Theoretical Controversies and evidence for Mexico. (artículo científico). *Journal of Economic Literature*. México.
<http://www.scielo.org.mx/pdf/eunam/v17n50/1665-952X-eunam-17-50-53.pdf>
- Salomón, A. (2018). The rural roads from a historical perspective: history and changes of Plan de Caminos de Fomento Agrícola (Argentina, 1956). (artículo científico). *História: Debates e Tendências. Argentina*.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6558235>
- Torres, R. (2017). El Modelo peruano para el desarrollo de caminos rurales. (artículo científico). *Revista de Ingeniería*. Colombia.
<https://www.redalyc.org/pdf/1210/121052004008.pdf>
- Uribe, S., Otero, S., Peñaranda, I. (2021). Making the State: Roads, War, and Local Orders in the FARC Territories. (artículo científico). *Revista de Estudios Sociales*. Colombia.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-885X2021000100087
- Vargas, J., Zavaleta, W. (2020). The management of the budget for results and the quality of expenditure in local governments. (artículo científico). *Revista Científica "Visión de Futuro"*. Argentina.
<https://www.redalyc.org/journal/3579/357963491002/357963491002.pdf>
- Vargas, J., Zavaleta, W. (2020). The management of the budget for results and

the quality of expenditure in local governments. (artículo científico). *Visión de futuro*. Perú.

http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-87082020000200002

Vásquez, J. (2021). The Democratization of Contracts for the Conservation and Maintenance of the National Road Network: A Failed Case in Costa Rica. (artículo científico). *Escuela de Ciencias Sociales y Humanidades*. Costa Rica. <https://revistas.uned.ac.cr/index.php/espiga/article/view/3929>

Ventura, J. (2017). ¿Población o muestra?: Una diferencia necesaria. (artículo científica). *Revista Cubana de Salud Pública*. <http://scielo.sld.cu/pdf/rcsp/v43n4/spu14417.pdf>

Vladimirovich, V., Fedossova, A. (2017). Emissions optimization of road network of urban infrastructure. (artículo científico). *Ingeniería Industrial*. Colombia. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362017000200003

ANEXOS

Matriz de Operacionalización

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
v1. Proceso presupuestario	el proceso presupuestario es aquel que se orienta por el logro de resultados a favor de la población, en una perspectiva multianual, y según las prioridades establecidas en los Planes Estratégicos Nacionales, Sectoriales, Institucionales y en los Planes de Desarrollo Concertado (LEY N° 28411 (2005))	Radica en ser una herramienta de poder determinar el desarrollo de nuevos proyectos y actividades y estar sustentadas según el marco legal de cada país. Para la medición de esta variable se hará uso de un cuestionario de escala ordinal	Programación Presupuestaria	Nivel de ingresos Nivel de gastos Nivel de créditos presupuestarios Nivel de transferencia de fondos	Ordinal
			Formulación Presupuestaria	Nivel de cumplimiento de metas presupuestarias Nivel de formulación de los gastos Nivel de determinación de metas	
			Aprobación del Presupuesto	Nivel de fuentes de financiamiento Nivel de créditos presupuestarios estructurados	
			Ejecución Presupuestaria	Nivel de certificación Nivel de compromiso Nivel de devengado Nivel de pago	
v2. Mantenimiento de carreteras	conjunto de actividades de obras de ingeniería vial, que requieren realizarse de manera preventiva para evitar el deterioro prematuro de los elementos que conforman la vía (RD N° 05-2016-MTC/14 (2018))	Es aquel que esta direccionado al mantenimiento preventivo y correctivo de aquellas vías que se encuentran deterioradas por factores medioambientales u otras razones que impidan el libre tránsito Para la medición de esta variable se hará uso de un cuestionario de escala ordinal	Conservación de puentes y de túneles	Nivel de transitabilidad Nivel de limpieza Nivel de corrección de deterioros	Ordinal
			Protección del medio ambiente	Nivel de inventario de condición Nivel de ejecución de la actividad Nivel de aplicación de normas Especificaciones generales	
			seguridad vial	Nivel de procedimientos de prevención Nivel de procedimientos rutinarios de conservación	
			Emergencias viales	Nivel de condiciones de seguridad Nivel de gestión de mantenimiento	

Fuente: *Elaboración propia*

Matriz de consistencia

Proceso presupuestario y gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022

Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	Técnica e Instrumentos		
<p>Problema general: ¿Cuál es la relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022?</p> <p>Problemas específicos: ¿Cuál es el nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022? ¿Cuál es el nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022? ¿Cuál es la relación entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022?</p>	<p>Objetivo general: Determinar la relación entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.</p> <p>Objetivos específicos: Identificar el nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. Identificar el nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. Conocer la relación entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.</p>	<p>Hipótesis general: H1: Existe relación significativa entre el proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.</p> <p>Hipótesis específicas: H1: El nivel de proceso presupuestario en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022, es alto. H2: El nivel de gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022, es alto. H3: Existe relación significativa entre las dimensiones del proceso presupuestario y la gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022.</p>	<p>Técnica: La encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p>		
Diseño de investigación	Población y muestra	Variables y dimensiones			
<p>Tipo. Básica</p> <p>Diseño de investigación. no experimental de corte transversal</p> <p>Donde: M = Muestra V1= Proceso presupuestario V2= Mantenimiento de carreteras r = Relación entre variables</p>	<p>Población Estuvo conformado por 75 trabajadores en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. (Fuente: datos obtenidos del área de personal del área de personal)</p> <p>Muestra Estuvo conformado por 75 trabajadores en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022. (Fuente: datos obtenidos del área de personal del área de personal)</p>	Variables	Dimensiones		
		Proceso presupuestario	Programación Presupuestaria	Formulación Presupuestaria	Aprobación del Presupuesto
			Ejecución Presupuestaria		
					Conservación de puentes y de túneles
Mantenimiento de carreteras			La seguridad vial		
			Emergencias viales		

Fuente: *datos obtenidos del marco teórico*

Instrumento de recolección de datos
Cuestionario: proceso presupuestario

Datos generales:

N° de cuestionario: Fecha de recolección:/...../.....

Introducción:

El presente instrumento tiene como objetivo recabar información acerca del proceso presupuestario. Lea atentamente cada ítem, seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para Usted, seleccionando del 1 a 5, que corresponde a su respuesta. Además, debe marcar con un aspa la alternativa elegida. Asimismo, no existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo a su percepción. Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems.

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

Nº	Criterios de evaluación	1	2	3	4	5
Programación presupuestaria						
1	Se programa la proyección de los ingresos de manera adecuada.					
2	Se programa la proyección de los gastos de manera adecuada.					
3	Se evalúa la ejecución de los créditos presupuestarios.					
4	Se analiza las transferencias de fondos de manera adecuada.					
Formulación Presupuestaria						
5	Considera que se cumple a cabalidad las metas presupuestarias.					

6	En la dirección regional de transportes se monitorea oportunamente el cumplimiento de cada meta presupuestaria					
7	En la dirección regional de transportes que la formulación de los gastos se hace de manera oportuna.					
8	En la dirección regional de transportes que los gastos están de acorde a las necesidades institucionales					
9	En la dirección regional de transportes. que la determinación de las metas se hace en función a las necesidades institucionales					
Aprobación del Presupuesto						
10	Como trabajador considera que las fuentes de financiamiento ayudan a que el proceso presupuestario sea exitoso					
11	Considera que las fuentes de financiamiento ayudan a ejecutar las actividades planeadas					
12	Considera que los créditos presupuestarios estructurados es el respaldo para la ejecución de proyectos competencias de la institución.					
Ejecución Presupuestaria						
13	Considera que la certificación presupuestaria se da de manera oportuna					
14	Considera que se realiza los compromisos de acuerdo con el plan de contrataciones					
15	Considera que se prioriza los devengados de mayor urgencia					
16	Los pagos realizados se hacen previa verificación de las áreas correspondientes					

Cuestionario: Mantenimiento de carreteras

Datos generales:

Nº de cuestionario: Fecha de recolección:/...../.....

Introducción:

El presente instrumento tiene como objetivo recabar información acerca del mantenimiento de carreteras. Lea atentamente cada ítem, seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para Usted, seleccionando del 1 a 5, que corresponde a su respuesta. Además, debe marcar con un aspa la alternativa elegida. Asimismo, no existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo a su percepción. Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems.

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

Nº	Criterios de evaluación	1	2	3	4	5
Conservación de puentes y de túneles						
1	Existe una adecuada transitabilidad por los puentes que están en la jurisdicción de la institución.					
2	Las carreteras se encuentran limpias.					
3	Se tiene un plan de mantenimiento de las carreteras.					
4	Se realiza mantenimientos a las carreteras en estado de deterioro.					
5	Se coordina acciones con las empresas encargadas de su mantenimiento para priorizar los deterioros.					
Protección del medio ambiente						
6	Se tiene inventariado las carreteras de la jurisdicción.					

7	Se tiene una planificación de la ejecución de actividades.					
8	Considera que se aplica las normativas vigentes sobre mantenimiento de carreteras o trochas.					
9	Se cumple a cabalidad las especificaciones generales.					
Seguridad vial						
10	Se difunde los procedimientos de prevención en cuanto al mantenimiento de carreteras.					
11	Se tiene señalizadas las zonas con mayor peligro.					
12	Se tiene una programación de mantenimiento rutinario de las carreteras.					
13	Se tiene un plan de supervisión para evitar mayor número de deterioros.					
Emergencias viales						
14	Considera que las carreteras brindan la seguridad mínima para su transitabilidad					
15	Se gestiona oportunamente los deterioros de las vías para su posterior arreglo.					
16	Se gestiona la maquinaria para el mantenimiento de las vías.					

Validación de los instrumentos de investigación

Variable	N.º	Experto o especialista	Promedio de validez	Opinión del experto
Proceso presupuestario	1	metodólogo	4.7	Si es aplicable
	2	Especialista	4.8	Si es aplicable
	3	Especialista	4.6	Si es aplicable
Mantenimiento de carreteras	1	metodólogo	4.6	Si es aplicable
	2	Especialista	4.8	Si es aplicable
	3	Especialista	4.7	Si es aplicable

Validación de los instrumentos de investigación

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: M.Sc. Segundo Saúl Rodríguez Mendoza

Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín

Especialidad : Maestro en Ciencias Económicas

Instrumento de evaluación : Cuestionario **Proceso presupuestario**

Autor (s) del instrumento (s) : Max Henry Puscan Cardozo.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Proceso presupuestario .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Proceso presupuestario					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Proceso presupuestario					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL						47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento muestra coherencia metodológica en un 94%, por lo que procede su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.7

Tarapoto 27 de octubre del 2022


Uc. Msc. Segundo Rodríguez M.
Colg. CLAD 7097

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Dra. Karen Olinda Castro Mori
Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín
Especialidad : Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad
Instrumento de evaluación : Cuestionario **Proceso presupuestario**
Autor (s) del instrumento (s) : Max Henry Puscan Cardozo.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Proceso presupuestario .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Proceso presupuestario .					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Proceso presupuestario .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL					48	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento muestra coherencia metodológica en un 94%, por lo que procede su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.8

Tarapoto 27 de octubre del 2022


Karen Olinda Castro Mori
DOCTORA EN GESTIÓN PÚBLICA Y
GOBERNABILIDAD
Reg. C.A.S. N.º 469
DNI. N.º 44517466

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
Institución donde labora : MACAHUACHI & MEJIA – CONTADORES ASOCIADOS
Especialidad : Maestro en Gestión Pública
Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Proceso presupuestario
Autor (s) del instrumento (s) : Max Henry Puscan Cardozo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Proceso presupuestario en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Proceso presupuestario				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Proceso presupuestario de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Proceso presupuestario				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Proceso presupuestario .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				X	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL		46				

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

Instrumento coherente y viable para su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.6

Tarapoto 27 de Octubre del 2022


CPC. Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
N° Matricula 10-1481

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: M.Sc. Segundo Saúl Rodríguez Mendoza

Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín

Especialidad : Maestro en Ciencias Económicas

Instrumento de evaluación : Cuestionario **gestión de mantenimiento**

Autor (s) del instrumento (s) : Max Henry Pucan Cardozo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: gestión de mantenimiento.					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: gestión de mantenimiento-					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: gestión de mantenimiento-					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				X	
PUNTAJE TOTAL					46	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento muestra coherencia entre indicadores y enunciados en un 92%, por lo que es aplicable

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.6

Tarapoto 27 de octubre del 2022


 M.Sc. Segundo Saúl Rodríguez M.
 Colg. CLAD 7097

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Dra. Karen Olinda Castro Mori

Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín

Especialidad : Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad

Instrumento de evaluación : Cuestionario **gestión de mantenimiento**

Autor (s) del instrumento (s) : Max Henry Puscan Cardozo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: gestión de mantenimiento .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: gestión de mantenimiento .					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: gestión de mantenimiento .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL					48	


(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento muestra coherencia entre indicadores y enunciados en un 92%, por lo que es aplicable

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 4.8

Tarapoto 27 de octubre del 2022



Karen Olinda Castro Mori
DOCTORA EN GESTIÓN PÚBLICA Y
GOBERNABILIDAD
Reg. C.A.B. N.º 469
DNI. N.º 44517466

INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

II. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
Institución donde labora : MACAHUACHI & MEJIA – CONTADORES ASOCIADOS
Especialidad : Maestro en Gestión Pública
Instrumento de evaluación : Cuestionario sobre Gestión de Mantenimiento
Autor (s) del instrumento (s) : Max Henry Puscañ Cardozo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: Gestión de Mantenimiento , en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: Gestión de Mantenimiento .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: Gestión de Mantenimiento de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio: Gestión de Mantenimiento				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: Gestión de Mantenimiento .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
PUNTAJE TOTAL			47			

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD.

Instrumento coherente y viable para su aplicación

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

4.7

Tarapoto 27 de Octubre del 2022


EPC. Mg. Jarvis Dario Macahuachi Tananta
N° Matrícula 18-1481

Confiabilidad de los instrumentos de investigación

Análisis de confiabilidad de proceso presupuestario

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	75	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	75	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,980	16

Análisis de confiabilidad de mantenimiento de carreteras


Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	75	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	75	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,978	16

Constancia de autorización donde se ejecutó la investigación

 DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - SM
DIRECCIÓN REGIONAL
"AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL"

Mayobamba, 15 NOV. 2022

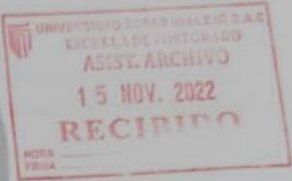
OFICIO N° 1035-2022-GRSM/DRTC

Señora:
DRA. ROSA MABEL CONTRERAS JULIÁN
Jefa de la Unidad de Posgrado de la Universidad Cesar Vallejo
Tarapoto-

CARGO

ASUNTO : ACEPTACIÓN DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA – TESIS.

Referencia : SOLICITUD S/N-UCV-P EXP N° 015-2022817276.

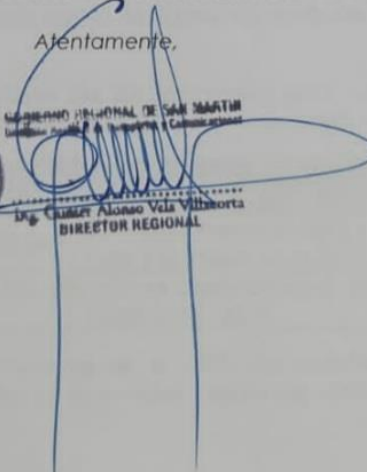



Tengo el agrado de dirigirme a usted, expresando mi cordial saludo, con la finalidad de hacer de su conocimiento que el Sr. **PUSCAN CARDOZO MAX HENRRY**, estudiante de la Escuela de Posgrado de la Institución Universitaria que Usted representa, ha sido Aceptada para realizar su investigación científica (Tesis) en nuestra institución

Sin otro particular y siendo la oportunidad aprovecho renovarle las muestras de mi especial consideración y estima.

Use correctamente la mascarilla y respeta el distanciamiento social.

Atentamente,



GOBIERNO REGIONAL DE SAN MARTÍN
Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones
Dra. **Carliet Alonso Vela Vilaborta**
DIRECTOR REGIONAL

C.c.
GAVV/SCYR

Base de datos estadísticos

Variable 1: Proceso presupuestario

Nº	p1	p2	p3	p4	sub total	p5	p6	p7	p8	p9	sub total	p10	p11	p12	sub total	p13	p14	p15	p16	sub total	TOTAL
1	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
2	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55
3	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
4	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
5	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54
6	1	2	2	2	7	2	1	2	2	2	9	2	1	2	5	1	2	2	2	7	28
7	4	4	4	3	15	4	4	4	4	4	20	4	4	4	12	4	4	4	4	16	63
8	3	2	3	2	10	3	3	2	2	3	13	3	3	2	8	3	2	3	3	11	42
9	4	4	5	3	16	3	4	4	4	1	16	3	4	4	11	4	4	5	5	18	61
10	5	4	5	4	18	5	5	4	4	1	19	5	5	4	14	5	4	5	5	19	70
11	4	4	4	5	17	5	4	4	4	4	21	5	4	4	13	4	4	4	4	16	67
12	3	2	4	3	12	2	3	2	2	4	13	2	3	2	7	3	2	4	4	13	45
13	2	3	2	2	9	2	2	3	3	4	14	2	2	3	7	2	3	2	2	9	39
14	4	3	4	2	13	3	4	3	3	4	17	3	4	3	10	4	3	4	4	15	55
15	2	2	1	1	6	2	2	2	2	1	9	2	2	2	6	2	2	1	1	6	27
16	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
17	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55
18	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
19	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
20	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54
21	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
22	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55
23	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
24	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
25	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54
26	1	2	2	2	7	2	1	2	2	2	9	2	1	2	5	1	2	2	2	7	28
27	4	4	4	3	15	4	4	4	4	4	20	4	4	4	12	4	4	4	4	16	63
28	3	2	3	2	10	3	3	2	2	3	13	3	3	2	8	3	2	3	3	11	42
29	4	4	5	3	16	3	4	4	4	1	16	3	4	4	11	4	4	5	5	18	61
30	5	4	5	4	18	5	5	4	4	1	19	5	5	4	14	5	4	5	5	19	70
31	4	4	4	5	17	5	4	4	4	4	21	5	4	4	13	4	4	4	4	16	67
32	3	2	4	3	12	2	3	2	2	4	13	2	3	2	7	3	2	4	4	13	45
33	2	3	2	2	9	2	2	3	3	4	14	2	2	3	7	2	3	2	2	9	39
34	4	3	4	2	13	3	4	3	3	4	17	3	4	3	10	4	3	4	4	15	55
35	2	2	1	1	6	2	2	2	2	1	9	2	2	2	6	2	2	1	1	6	27
36	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
37	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55

38	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
39	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
40	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54
41	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
42	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55
43	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
44	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
45	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54
46	1	2	2	2	7	2	1	2	2	2	9	2	1	2	5	1	2	2	2	7	28
47	4	4	4	3	15	4	4	4	4	4	20	4	4	4	12	4	4	4	4	16	63
48	3	2	3	2	10	3	3	2	2	3	13	3	3	2	8	3	2	3	3	11	42
49	4	4	5	3	16	3	4	4	4	1	16	3	4	4	11	4	4	5	5	18	61
50	5	4	5	4	18	5	5	4	4	1	19	5	5	4	14	5	4	5	5	19	70
51	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
52	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55
53	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
54	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
55	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54
56	1	2	2	2	7	2	1	2	2	2	9	2	1	2	5	1	2	2	2	7	28
57	4	4	4	3	15	4	4	4	4	4	20	4	4	4	12	4	4	4	4	16	63
58	3	2	3	2	10	3	3	2	2	3	13	3	3	2	8	3	2	3	3	11	42
59	4	4	5	3	16	3	4	4	4	1	16	3	4	4	11	4	4	5	5	18	61
60	5	4	5	4	18	5	5	4	4	1	19	5	5	4	14	5	4	5	5	19	70
61	4	4	4	5	17	5	4	4	4	4	21	5	4	4	13	4	4	4	4	16	67
62	3	2	4	3	12	2	3	2	2	4	13	2	3	2	7	3	2	4	4	13	45
63	2	3	2	2	9	2	2	3	3	4	14	2	2	3	7	2	3	2	2	9	39
64	4	3	4	2	13	3	4	3	3	4	17	3	4	3	10	4	3	4	4	15	55
65	2	2	1	1	6	2	2	2	2	1	9	2	2	2	6	2	2	1	1	6	27
66	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
67	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55
68	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
69	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
70	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54
71	2	3	3	2	10	2	2	3	3	3	13	2	2	3	7	2	3	3	3	11	41
72	3	3	4	4	14	4	3	3	3	4	17	4	3	3	10	3	3	4	4	14	55
73	1	1	1	2	5	2	1	1	1	1	6	2	1	1	4	1	1	1	1	4	19
74	1	2	2	2	7	1	1	2	2	2	8	1	1	2	4	1	2	2	2	7	26
75	3	4	3	4	14	3	3	4	4	3	17	3	3	4	10	3	4	3	3	13	54

Variable 2: Mantenimiento de carreteras

Nº	pr 1	pr 2	pr 3	pr 4	pr 5	sub total	pr 6	pr 7	pr 8	pr 9	sub total	pr1 0	pr1 1	pr1 2	pr1 3	sub total	pr1 4	pr1 5	pr1 6	sub total	TOTAL
1	2	3	3	3	2	13	3	3	5	3	14	2	3	3	2	10	2	2	2	6	43
2	3	3	3	4	3	16	3	3	3	3	12	3	3	4	4	14	4	3	3	10	52
3	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	4	1	1	1	2	5	2	1	1	4	18
4	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	1	1	1	3	24
5	3	4	4	3	3	17	3	4	3	4	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54
6	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	2	1	1	4	25
7	4	4	4	4	1	17	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	4	4	4	12	60
8	3	2	2	3	3	13	3	2	3	2	10	3	2	3	2	10	3	3	3	9	42
9	4	4	4	5	4	21	4	4	4	4	16	4	4	5	3	16	3	4	4	11	64
10	5	4	4	5	5	23	5	4	5	4	18	5	4	5	4	18	5	5	5	15	74
11	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	16	4	4	4	5	17	5	4	4	13	66
12	3	2	2	4	3	14	3	2	3	2	10	3	2	4	3	12	2	3	3	8	44
13	2	3	3	2	2	12	2	3	2	3	10	2	3	2	2	9	2	2	2	6	37
14	4	3	3	4	4	18	4	3	4	3	14	4	3	4	2	13	3	4	4	11	56
15	2	2	2	1	2	9	2	2	2	2	8	2	2	1	1	6	2	2	2	6	29
16	2	3	3	3	2	13	1	2	2	2	7	2	3	3	2	10	2	2	2	6	36
17	3	3	3	4	3	16	1	3	2	2	8	3	3	4	4	14	4	3	3	10	48
18	1	1	1	1	1	5	3	2	4	4	13	1	1	1	2	5	2	1	1	4	27
19	1	2	2	2	1	8	4	3	1	3	11	1	2	2	2	7	1	1	1	3	29
20	3	4	4	3	3	17	4	4	3	3	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54
21	2	3	3	3	2	13	3	3	5	3	14	2	3	3	2	10	2	2	2	6	43
22	3	3	3	4	3	16	3	3	3	3	12	3	3	4	4	14	4	3	3	10	52
23	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	4	1	1	1	2	5	2	1	1	4	18
24	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	1	1	1	3	24
25	3	4	4	3	3	17	3	4	3	4	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54
26	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	2	1	1	4	25
27	4	4	4	4	1	17	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	4	4	4	12	60
28	3	2	2	3	3	13	3	2	3	2	10	3	2	3	2	10	3	3	3	9	42
29	4	4	4	5	4	21	4	4	4	4	16	4	4	5	3	16	3	4	4	11	64
30	5	4	4	5	5	23	5	4	5	4	18	5	4	5	4	18	5	5	5	15	74
31	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	16	4	4	4	5	17	5	4	4	13	66
32	3	2	2	4	3	14	3	2	3	2	10	3	2	4	3	12	2	3	3	8	44
33	2	3	3	2	2	12	2	3	2	3	10	2	3	2	2	9	2	2	2	6	37
34	4	3	3	4	4	18	4	3	4	3	14	4	3	4	2	13	3	4	4	11	56
35	2	2	2	1	2	9	2	2	2	2	8	2	2	1	1	6	2	2	2	6	29
36	2	3	3	3	2	13	1	2	2	2	7	2	3	3	2	10	2	2	2	6	36
37	3	3	3	4	3	16	1	3	2	2	8	3	3	4	4	14	4	3	3	10	48
38	1	1	1	1	1	5	3	2	4	4	13	1	1	1	2	5	2	1	1	4	27
39	1	2	2	2	1	8	4	3	1	3	11	1	2	2	2	7	1	1	1	3	29
40	3	4	4	3	3	17	4	4	3	3	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54
41	2	3	3	3	2	13	3	3	5	3	14	2	3	3	2	10	2	2	2	6	43
42	3	3	3	4	3	16	3	3	3	3	12	3	3	4	4	14	4	3	3	10	52
43	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	4	1	1	1	2	5	2	1	1	4	18
44	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	1	1	1	3	24
45	3	4	4	3	3	17	3	4	3	4	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54
46	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	2	1	1	4	25
47	4	4	4	4	1	17	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	4	4	4	12	60
48	3	2	2	3	3	13	3	2	3	2	10	3	2	3	2	10	3	3	3	9	42

49	4	4	4	5	4	21	4	4	4	4	16	4	4	5	3	16	3	4	4	11	64
50	5	4	4	5	5	23	5	4	5	4	18	5	4	5	4	18	5	5	5	15	74
51	2	3	3	3	2	13	3	3	5	3	14	2	3	3	2	10	2	2	2	6	43
52	3	3	3	4	3	16	3	3	3	3	12	3	3	4	4	14	4	3	3	10	52
53	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	4	1	1	1	2	5	2	1	1	4	18
54	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	1	1	1	3	24
55	3	4	4	3	3	17	3	4	3	4	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54
56	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	2	1	1	4	25
57	4	4	4	4	1	17	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	4	4	4	12	60
58	3	2	2	3	3	13	3	2	3	2	10	3	2	3	2	10	3	3	3	9	42
59	4	4	4	5	4	21	4	4	4	4	16	4	4	5	3	16	3	4	4	11	64
60	5	4	4	5	5	23	5	4	5	4	18	5	4	5	4	18	5	5	5	15	74
61	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	16	4	4	4	5	17	5	4	4	13	66
62	3	2	2	4	3	14	3	2	3	2	10	3	2	4	3	12	2	3	3	8	44
63	2	3	3	2	2	12	2	3	2	3	10	2	3	2	2	9	2	2	2	6	37
64	4	3	3	4	4	18	4	3	4	3	14	4	3	4	2	13	3	4	4	11	56
65	2	2	2	1	2	9	2	2	2	2	8	2	2	1	1	6	2	2	2	6	29
66	2	3	3	3	2	13	1	2	2	2	7	2	3	3	2	10	2	2	2	6	36
67	3	3	3	4	3	16	1	3	2	2	8	3	3	4	4	14	4	3	3	10	48
68	1	1	1	1	1	5	3	2	4	4	13	1	1	1	2	5	2	1	1	4	27
69	1	2	2	2	1	8	4	3	1	3	11	1	2	2	2	7	1	1	1	3	29
70	3	4	4	3	3	17	4	4	3	3	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54
71	2	3	3	3	2	13	3	3	5	3	14	2	3	3	2	10	2	2	2	6	43
72	3	3	3	4	3	16	3	3	3	3	12	3	3	4	4	14	4	3	3	10	52
73	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	4	1	1	1	2	5	2	1	1	4	18
74	1	2	2	2	1	8	1	2	1	2	6	1	2	2	2	7	1	1	1	3	24
75	3	4	4	3	3	17	3	4	3	4	14	3	4	3	4	14	3	3	3	9	54

**Autorización de la organización para publicar la identidad en los
resultados de las investigaciones**



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**AUTORIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN PARA PUBLICAR SU IDENTIDAD EN
LOS RESULTADOS DE LAS INVESTIGACIONES**

Datos Generales

Nombre de la organización:	RUC: 20178677684
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE SAN MARTIN	
Nombre del Titular o Representante legal:	
Nombres y Apellidos GUNTER ALONSO VELA VILLACORTA	DNI: 45255566

Consentimiento:

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º, literal "f" del Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo ^(*), autorizo , no autorizo publicar LA IDENTIDAD DE LA ORGANIZACIÓN, en la cual se lleva a cabo la investigación:

Nombre del Trabajo de Investigación	
"PROCESO PRESUPUESTARIO Y GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE CARRETERAS EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES, TARAPOTO – 2022"	
Nombre del Programa Académico: MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA	
Autor: Nombres y Apellidos MAX HENRRY PUSCAN CARDOZO	DNI: 44618339

En caso de autorizarse, soy consciente que la investigación será alojada en el Repositorio Institucional de la UCV, la misma que será de acceso abierto para los usuarios y podrá ser referenciada en futuras investigaciones, dejando en claro que los derechos de propiedad intelectual corresponden exclusivamente al autor (a) del estudio.

Tarapoto 15 de diciembre del 2022

GOBIERNO REGIONAL DE SAN MARTÍN
Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones
Ing. Gunter Alonso Vela Villacorta
DIRECTOR REGIONAL

(*) Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo-Artículo 7º, literal " f " Para difundir o publicar los resultados de un trabajo de investigación es necesario mantener bajo anonimato el nombre de la institución donde se llevó a cabo el estudio, salvo el caso en que haya un acuerdo formal con el gerente o director de la organización, para que se difunda la identidad de la institución. Por ello, tanto en los proyectos de investigación como en los informes o tesis, no se deberá incluir la denominación de la organización, pero si será necesario describir sus características.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ENCOMENDEROS BANCALLAN IVO MARTIN, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - TARAPOTO, asesor de Tesis titulada: "Proceso presupuestario y gestión del mantenimiento de carreteras en la Dirección Regional de Transportes, Tarapoto – 2022", cuyo autor es PUSCAN CARDOZO MAX HENRRY, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

TARAPOTO, 06 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ENCOMENDEROS BANCALLAN IVO MARTIN DNI: 17623582 ORCID: 0000-0001-5490-0547	Firmado electrónicamente por: IENCOMENDEROS el 06-01-2023 21:04:12

Código documento Trilce: TRI - 0477232