



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**Proceso presupuestario y ejecución de obras viales en la Dirección
Regional de Transportes y Comunicaciones Apurímac, 2022**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestra en Gestión Pública

AUTORA:

Herrera Ponce, Veriosca (orcid.org/0000-0001-9230-0059)

ASESORA:

Mg. Ruiz Villavicencio, Giovana Edith (orcid.org/0000-0001-9216-4456)

COASESORA:

Dra. Castañeda Nuñez, Eliana Soledad (orcid.org/0000-0003-3516-1982)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y Modernización del Estado

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA - PERÚ

2023

Dedicatoria

*Dedico mi tesis principalmente a Dios, por darme la fuerza necesaria para culminar esta meta.
A mis padres Margarita y Javier, sé que desde el cielo siempre me cuidan y guían mis pasos.
También a mis hermosos hijos Fabian y Ethan, mis tesoros y la fuente más pura de mi inspiración.*

Agradecimiento

En estas líneas quiero agradecer primeramente a Dios, al sr. Raúl Ochoa por su impulso a culminar esta tesis y a todas las personas que hicieron posible esta investigación dentro de ellas a todos los docentes de la Maestría en Gestión Pública, a la asesora de Tesis y a mi familia. Estas palabras son para ustedes.

Índice de contenidos

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	vi
Índice de figuras	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
I. INTRODUCCIÓN	10
II. MARCO TEÓRICO	15
III. METODOLOGÍA	25
3.1. Tipo y diseño de investigación	25
3.2. Variables y operacionalización	26
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	28
3.5. Procedimientos	29
3.6. Método de análisis de datos	30
3.7. Aspectos éticos	30
IV. RESULTADOS	31
4.1 Resultados descriptivos	31
4.2 Resultados inferenciales	32
<i>Prueba de las hipótesis específicas</i>	33

V. DISCUSIONES	36
VI. CONCLUSIONES	40
VII. RECOMENDACIONES	42
VIII. REFERENCIAS	43
ANEXOS	48
4.2. Tablas Bivariadas anexos	50
Prueba de normalidad	52

Índice de tablas

Tabla 1 <i>Distribución de frecuencias porcentajes de la variable proceso presupuestario y sus dimensiones</i>	31
Tabla 2 <i>Distribución de frecuencias porcentajes de la variable ejecución de obras viales y sus dimensiones</i>	32
Tabla 3 <i>Determinación de la correlación para el modelo si el proceso presupuestario influye en la ejecución de obras.</i>	33
Tabla 4 <i>Determinación de la correlación para el modelo si programación multianual y formulación presupuestaria influye en la ejecución de obras viales.</i>	33
Tabla 5 <i>Determinación de la correlación para el modelo si la aprobación influye en la ejecución de obras viales.</i>	34
Tabla 6 <i>Determinación de la correlación para el modelo si la aprobación influye en la ejecución de obras viales.</i>	35
Tabla 7 <i>Determinación de la correlación para el modelo si la aprobación influye en la ejecución de obras viales.</i>	35
Tabla 8 : <i>Prueba de normalidad de las variables</i>	50
Tabla 9 <i>Tabla cruzada de la variable proceso presupuestario y ejecución de obras viales</i>	50
Tabla 10 <i>Prueba de normalidad de las variables y sus dimensiones</i>	51
Tabla 11 <i>Prueba de normalidad de las variables y sus dimensiones</i>	52

Índice de figuras

Figura 1 <i>Proceso presupuestario</i>	Pág. 48
Figura 2 <i>Dimensiones de la variable proceso presupuestario anexo</i>	48
Figura 3 <i>Variable Ejecución de obras viales</i>	49
Figura 4 <i>Dimensiones de la variable ejecución de obras viales</i>	49
Figura 5 <i>Resultados cruzados de la variable proceso presupuestario y ejecución de obras viales</i>	51

Resumen

La investigación presentada tiene como objetivo identificar la relación que existe entre el proceso presupuestario y la ejecución de obras viales en la DRTC-Apurímac 2022. Este estudio de investigación pertenece a un estudio de enfoque cuantitativo, de tipo descriptivo, de diseño no experimental, correlacional y de corte transversal. La muestra estuvo conformada por 83 trabajadores de la DRTCA entre servidores y funcionarios públicos del ámbito de intervención que forman parte de todo el ciclo presupuestario y que a su vez están involucrados en la ejecución de las obras viales, a los cuales se les aplicó un cuestionario compuesto por 34 ítems, la misma que fue aprobada y validada, ahora bien la evaluación de confiabilidad del método de consistencia Alpha de Cronbach arrojó un resultado de 0.856 para la variable proceso presupuestario y 0.852 para la variable ejecución de obras viales, estando el instrumento en el rango de confiabilidad aceptable. Respecto a los resultados obtenidos se infiere que el proceso presupuestario se relaciona de forma directa y significativa con la ejecución de obras viales, para lo cual se obtuvo un resultado de $p=0.000$ lo que indica que existe correlación positiva y $Rho\ Spearman=0,555^{***}$, lo que evidencia una correlación moderada, llegando a la conclusión que si el ciclo del proceso presupuestario es realizado adecuadamente habrá una mayor productividad en la ejecución de obras viales el mismo que genera el dinamismo económico y contribuirá al cierre de brechas de la institución, y por ende a un mejor desarrollo del país.

Palabras Clave: Proceso presupuestario, ejecución de obras, Programación Multianual y Formulación Presupuestaria, Aprobación, Seguimiento

Abstract

The research presented aims to identify the relationship that exists between the budget process and the execution of road works in the DRTC -Apurímac 2022. This research study belongs to a study with a quantitative approach, of a descriptive type, of design non-experimental, correlational and cross-sectional. The sample consisted of 83 DRTCA workers, among public servants and officials in the area of intervention who are part of the entire budget cycle and who in turn are involved in the execution of road works, to whom a questionnaire was applied. Composed of 34 items, the same one that was approved and validated through expert judgment, however, the reliability evaluation of the Cronbach's Alpha consistency method yielded a result of 0.856 for the budget process variable and 0.852 for the road works execution variable. , being the instrument in the range of acceptable reliability. Regarding the results obtained, it is inferred that the budget process is directly and significantly related to the execution of road works, for which a result of $p=0.000$ was obtained, which indicates that there is a positive correlation and $Rho\ Spearman=0.555^{**}$, which shows a moderate correlation, reaching the conclusion that if the cycle of the budget process is carried out properly, there will be greater productivity in the execution of road works, which generates economic dynamism and will contribute to closing gaps in the institution. , and therefore to a better development of the country.

Keywords: Budget process, execution of works, Multi-year Programming and Budget Formulation, Approval, Follow-up.

I. INTRODUCCIÓN

Antiguamente el proceso presupuestario tuvo su origen en el sector público a finales del siglo XVIII, dicho proceso viene a ser una serie de procedimientos que reflejan un plan de acción durante una periodicidad anual Calan et al., (2018). Su gran importancia recae en el equilibrio financiero y se transforma en la clave de una política económica que los gobiernos implementan en base a prioridades y demandas de la población Pinedo et al. (2019). Este proceso cobra importancia pues mediante ello se medirán los objetivos institucionales trazados que se han planteado a nivel institucional y están ligado a nivel nacional y en concordancia con la normatividad vigente el proceso presupuestario debe ser participativos lo que quiere decir que los principales actores son los ciudadanos Sotomayor et al. (2021). Entre las principales prioridades y demandas de la población contar con infraestructuras viales que permitan el desarrollo económico para ello la ejecución de obras viales juega un papel importante que genere impactos positivos Verde, (2022). El proceso presupuestario, está entrelazada en parámetros de efectividad y producción las mismas que influyen para cumplir las metas físicas, costos y plazos, siendo estos aspectos necesarios en la emisión de indicadores de la práctica y el grado de desempeño alcanzado Montañez (2019).

En el mundo contemporáneo las redes viales son imprescindibles, para poder transformar sociedades, mediante la transitabilidad de vías, generando incremento en los ingresos cuyo resultado es la mejor calidad de vida en los ciudadanos, en este punto surge la prioridad de utilizar herramientas de manera eficiente y eficaz así lo indica Alarcón, et al. (2018). Sin embargo, se han observado malas articulaciones en las fases del procedimiento presupuestario y en la ejecución de obras viales, existiendo una errónea utilización de los instrumentos por desconocimiento en la planificación presupuestal, ejecución, evaluación, ordenamiento territorial y, los planes de movilidad según Cardona (2020). Estas deficiencias traen consigo una insatisfacción ciudadana a nivel mundial, y un decrecimiento en sus ingresos al no existir el dinamismo en la economía a través de la presencia de una buena infraestructura vial según Mendoza et al., 2018).

Por otro lado, Melo et al. (2020) en su artículo indica que la fase de ejecución viene a ser uno de los aspectos más preocupantes debido a la burocracia que existen en las instituciones públicas para viabilizar los presupuestos y cumplir con la respectiva ejecución de obras, principalmente viales. De igual forma, Reinoso et al., (2019) indica que existe insatisfacción en relación a la eficiencia de la ejecución presupuestal y la ejecución de obras viales debido a que su mal manejo impide que se ejecuten mayores proyectos de inversión viales decrementando la generación de fuentes de trabajo y el retraso en las brechas de pobreza

Palacios (2018) nos menciona que en el país se encuentra en una práctica de incremento económico y el retardo de PI en el sector de transportes impide el dinamismo económico en el país, además de postergar las fuentes de trabajo como el desarrollo de la economía y desarrollo social (p. 197).

Por otro lado, la capacidad de ejecución y planificación presupuestal en cuanto al gasto público en obras de infraestructura viales es muy limitada, al no existir la articulación entre autoridades y los ciudadanos, siendo un problema irresuelto, puesto que las obras viales con frecuencia quedan inconclusas, paralizadas o contemplan diversas ampliaciones de plazo, fallas en los expedientes técnicos, adicional a ello se suma la mala planificación presupuestal, la corrupción, todo ello deriva de la falta de capacidad de los gestores en el ejecutivo (Priale, 2021).

Según Vargas y Zavaleta (2020) en cuanto al proceso presupuestario, en la fase de gasto este debe ser realizado con mesura y prudencia cuyo resultado genere un valor agregado a los servicios básicos específicamente al transporte dicha gestión debe ser enfocada hacia una nueva perspectiva centrada en resultados, en esa misma línea Ordenar y Gálvez (2020) los mismos que nos den información confiable a cerca de las intervenciones públicas con el propósito de impulsar la gestión y una buena toma de decisiones.

Para Yactayo (2019) afecta de manera significativa a la visión prospectiva de estado, pues no se llega a cumplir los objetivos del estado, esto conlleva a realizar un estudio en cuanto al comportamiento en las fases del proceso presupuestario y su repercusión en la ejecución de obras viales surgiendo la necesidad de plantear un nuevo esquema que este impulsado en corregir los vacíos que existen en las diferentes fases presupuestarias y como estas tuvieron un impacto negativo en el cumplimiento con respecto a la ejecución de obras viales.

Esta reestructuración se reflejó en términos de una buena asignación y programación de recursos eficientes que serán valiosos para que las obras que administra el estado tengan buenos registros desde el inicio, que va en concordancia con Rocha y Delgado (2021).y puedan reforzar la gestión nacional, cumpliendo con la reducción de brechas y mejorando la calidad de los viajes ofreciendo el confort al usuario de la redes nacionales ; sin embargo, si se ignora estos criterios, se vieron reflejados en un tenue desempeño que dificultará el control de las obras y su presupuesto, resultando en un impacto negativo para la sociedad.

Con respecto a los gobiernos regionales, el presupuesto asignado muchas veces no está enfocado en los beneficios que el gasto o que la inversión genere en la ciudadanía, precisamente en el Gobierno Regional de Apurímac se han visto incrementados sus recursos por el Canon y Sobre canon que da la minería y específicamente en la DRTC- Apurímac, como unidad ejecutora del Gobierno Regional según el MEF ha recibido un PIA de s/ 21`322 080.00, tiene una modificación PIM S/. 29`057,761.00, lo que nos indica un aumento en sus recursos presupuestarios, en cuanto a la ejecución de obras viales es de S/. 19`580.071.00, donde queda demostrado la incapacidad de gestión para lograr la ejecución total de su presupuesto existiendo un saldo de 47.03 %, cifra que indica que no se están cumpliendo los objetivos institucionales, un déficit en cuanto a la productividad del ciclo presupuestario que está asociada a la ejecución de obras viales, debido a factores como son la planificación, ejecución, monitoreo y control, donde se suma el recurso humano que carece de conocimientos para la toma de decisiones en cuanto a asignar recursos y que sean ejecutados. (MEF, 2022).

La investigación que se pretende llevar a cabo es importante porque busca comprobar el grado de asociación que existe entre los procesos presupuestales y el ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac, esta iniciativa parte de la observación que se realiza, en relación al manejo y proceso presupuestal y de la forma como se determina la ejecución de obras viales, considerando que esta estrategia debe constituir un proceso de recojo de las necesidades y aspiraciones de los pobladores de un determinado contexto específicamente la transitabilidad de las vías departamentales y que esto constituya el inicio para realizar la programación y ejecución presupuestal de los proyectos que han sido priorizados y consecuentemente logre los objetivos previstos a nivel de desarrollo humano y de

cierre de brechas, sin embargo, por la emergencia sanitaria que se quedaron suspendidos estas acciones durante el 2020 y 2021 así lo indica Alarcón et al. (2018) originándose un desorden en el manejo presupuestal y principalmente en la adopción de decisiones para priorizar los PI.

En base a lo acotado, se puede evidenciar la problemática en cuanto al proceso presupuestario y la relación con la ejecución de obras viales, para lo cual, se plantea el siguiente problema ¿Cuál es la correlación que existe entre los procesos presupuestarios y el ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac 2022?; así mismo se tienen los problemas específicos: (a) ¿Qué relación existe entre la Programación Multianual y Formulación Presupuestaria con ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022?, (b) ¿Qué relación existe entre aprobar y ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac 2022?, (c) ¿Qué relación existe entre ejecutar y seguir con la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022?, (d) ¿Qué relación existe entre la evaluación y el ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac 2022?.

El presente trabajo de investigación tiene como fin aportar científicamente y hacer partícipe a las variables para lo cual se propone el objetivo general, Establecer la relación que existe entre los procesos presupuestarios y ejecutar obras viales en la DRTC -Apurímac -2022. De igual manera se plantea los objetos siguientes: (a) Establecer la relación entre la programación Multianual y Formulación presupuestaria con ejecutar las obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022, (b) Establecer la relación que hay entre aprobar y ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022, (c) Establecer la relación entre ejecutar y hacer seguimiento con el ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022, (d) Establecer la relación entre evaluar y ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022

El presente trabajo de investigación, en concordancia a los rasgos de sus variables, considera hipótesis que tendrán que ser equiparadas para que más adelante logre ser una investigación científica. En ese sentido se plantea la hipótesis general: Existe una relación entre los procesos presupuestarios y el ejecutar las obras viales en la DRTC- Apurímac 2022, igualmente se redacta las siguientes hipótesis específicas: (a) La Programación Multianual y Formulación Presupuestaria se relaciona con ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022, (b) La aprobación se relaciona con ejecutar obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022, (c) La

ejecución y seguimiento se relaciona significativamente con la ejecución de viales en la DRTC- – Apurímac, 2022, (d) La evaluación se relaciona con el ejecutar obras viales en la DRTC– Apurímac, 2022.

Considero que el estudio será de mucha importancia teórica porque mediante los resultados se observará con ecuanimidad el grado de asociar que se tiene entre los temas. Fernández (2020) indica que uno de los requisitos que cobra importancia es la justificación para poder realizar una investigación donde se lleva a cabo un determinado análisis o sondeo sobre un tema que demuestre la viabilidad y cuál será el impacto a corto mediano o largo plazo, adicional a ello pondrá de manifiesto a los usuarios todo un marco teórico y conceptual que permita comprender lo importante que significa los procesos presupuestales y su vinculación con la ejecución de obras a nivel de la DRTC- Apurímac. Para Arias (2021) la justificación metodológica implica utilizar la metodología planteada ya que permite evidenciar que la investigación tendrá una utilidad real en el ámbito nacional e internacional, estos procedimientos metodológicos a seguir serán aquellos con los que se pretenderá solucionar el problema, garantizan numéricamente la confiabilidad, para el presente proyecto se utilizaron cuestionarios con preguntas escala de Likert debidamente estructuradas. En cuanto a la justificación practica para Álvarez (2020) precisa que los resultados de la investigación contribuirán para poder superar la realidad del contexto de estudio, a tal efecto el estudio y/o investigación a desarrollar será de mucha importancia porque los resultados que se obtengan a nivel de estadística conducirán a una toma de decisiones frente a la problemática que se viene observando entre la ejecución de obras viales y los procesos presupuestales en la DRTC- Apurímac. Para Fernández (2020) toda investigación científica debe tener cierta relevancia social, de tal manera que sea trascendental para la sociedad y esta sea denotada con una proyección social con el propósito de resolver los problemas a favor de una determinada población, para lo cual la presente investigación ayudara a solucionar los problemas existentes en cuanto al proceso presupuestario y su relación con un tema tan crítico que es la ejecución de obras de obras viales en la DRTC- Apurímac.

II. MARCO TEÓRICO

Para sustentar los enfoques conceptuales se describieron antecedentes a nivel internacional dentro de los cuales se consideró a Remache (2022) en su investigación el Objetivo fue La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública sirve de fundamento teórico para la revisión presupuestaria que asegure la conformidad con los objetivos del gobierno autónomo descentralizado. Se realizaron encuestas mediante cuestionarios a una muestra de 05 empleados públicos encargados del departamento de contabilidad del municipio de Salcedo. La metodología utilizada fue descriptiva con un enfoque cuantitativo a nivel correlacional y con un corte transversal. Los resultados estadísticos muestran un 96,12% de eficiencia con un nivel de 96,58% en el nivel de cumplimiento, identificando que existe una ejecución presupuestaria menor a la planificada, representando una mala estimación de acuerdo a los hallazgos encontrados.

El aporte de esta investigación es de importancia puesto que el determinar de manera oportuna y permanente la programación del presupuesto servirá para el cumplimiento de la ejecución de obras por ende los objetivos institucionales podrán ser alcanzados con satisfacción evitando la disconformidad en la población. Así mismo Galarza y Reyes (2021), sus fundamentos teóricos se encuentran en el artículo 54 del Código Orgánico de Organización Territorial, que establece responsabilidades en aspectos como el fomento del desarrollo sostenible, el ejercicio de programas de población y la prestación de abastecimientos públicos. Su objetivo principal fue evaluar el grado de conformidad con las iniciativas ofrecidas en términos de eficiencia y eficacia, así como el circuito presupuestario del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón de acuerdo con la normativa ecuatoriana vigente. La metodología que se utilizó es de tipo descriptiva y analítica con un enfoque mixto pues permitió analizar de forma cualitativa y cuantitativa, en cuanto al nivel fue correlacional y con corte transversal que permitieron evaluar las etapas del ciclo presupuestario su repercusión en los proyectos, la muestra estuvo compuesta por 15 funcionarios públicos entre directores y servidores públicos del área financiera del Gobierno autónomo del Cantón, donde se obtuvieron indicador de eficacia de obras que resulta el cociente entre las obras ejecutadas y las obras programadas arrojando resultados de 47.93% lo que significa que no se cumplió ni con al mitas de las obras planificadas,

existiendo diferencias significativas por devengar esto se debe a la falta de planificación. Según las conclusiones, la fase de evaluación y seguimiento del presupuesto presentaba un nivel de riesgo del 56% y un grado de confianza muy bajo. Esto se debió a que la entidad no cumplió con el procedimiento. Un ejemplo de ello es la falta de revisión del plan operativo institucional, que representa el 47,93% de la eficacia. Además, se revelaron errores en la ejecución de las obras en la etapa de aprobación. Cuando se dice que, si el plan operativo institucional y el presupuesto no están alineados, los programas y proyectos no están alineados entre sí, la contribución de este estudio tiene importancia generaran inconvenientes al momento de ejecutar obras y proyectos que fueron planificados en la institución.; cabe señalar que las variables e indicadores estudiadas forman parte de los indicadores y variables de la presente investigación.

En esa misma línea se tiene a Martínez (2020), dentro de su objetivo principal fue Para incrementar la eficiencia y eficacia de la contratación pública y el cumplimiento del ciclo presupuestario de los Gobiernos Autónomos descentralizados en 2018, evaluar los efectos del procedimiento de licitación de obras durante la etapa de ejecución presupuestaria, La metodología se basa en un enfoque descriptivo mixto, nivel correlacional con corte transversal, y se considera como población a 12 funcionarios públicos de la Dirección Administrativa y Financiera del GADM. Los fundamentos teóricos se basan en los artículos de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, Para el análisis estadístico se utilizó el programa informático SPSS y el coeficiente de correlación lineal de Pearson. Las correlaciones entre los ítems produjeron un alfa de Cronbach $\alpha = 0,974$, que se aproxima mucho a 1; la varianza del ítem fue de 17,606 y su alfa de Cronbach fue de 0,966. La correlación global de las variables fue de 0,916, por lo tanto debido a la inadecuada ejecución de la etapa de ejecución presupuestaria, que es un componente del ciclo presupuestario, Se acepta como cierta la teoría de que "La ineficaz aplicación del procedimiento de contratación de obras públicas sí incide en el incumplimiento del ciclo presupuestario del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Latacunga". Esto resulta del incumplimiento del ciclo presupuestario. El aporte de esta investigación servirá como punto de referencia para confirmar que el proceso de licitación de obras sí tiene un impacto significativo en la ejecución del ciclo presupuestario, donde es evidente que existe

desconocimiento del procedimiento, retrasos en el cronograma y confusión de funciones por parte de los servidores públicos, dando como resultado una aplicación insuficiente de la etapa de ejecución presupuestaria que afecta al ciclo presupuestario en los procesos de licitación de obras públicas. El objetivo principal de su investigación fue examinar la planificación presupuestaria de los gobiernos locales de Tungurahua y compararla con los ingresos tributarios para mejorar la administración pública de los proyectos de inversión. El código orgánico organizativo territorial de descentralización y autonomía sirve de fundamento al marco teórico del estudio (COOTAD 2020), Este código define leyes y reglamentos, así como la estructura política y administrativa del estado ecuatoriano bajo el sistema de administraciones autónomas descentralizadas. La metodología utilizada es descriptiva, con un enfoque mixto a nivel correlacional y de corte transversal, y mide los indicadores de gestión de los registros existentes así como los resultados de la planificación del presupuesto y la ejecución de las actividades y/o proyectos a través de encuestas-cuestionarios, Se aplicaron a una muestra de 22 individuos, arrojando valores significativos de 0,005 para el coeficiente de correlación de Pearson basado en una distribución t de student, y un resultado final de 0,000, lo que demuestra efectivamente que existe una relación significativa entre la planificación del presupuesto para cumplir los objetivos, la evaluación y la recaudación. Además, se dice que la planificación presupuestaria es crucial para alcanzar los objetivos y logros de una entidad pública, ya que permite satisfacer las demandas de la sociedad. La contribución de esta investigación muestra la relación entre la planificación como etapa del proceso presupuestario y la inversión pública como etapa de realización de tareas, proyectos u obras. El estudio también muestra una fuerte relación entre la planificación y la inversión pública.

Finalmente se cuenta con la investigación de Zavala (2019) el cuyo objetivo el Sistema de Inversión Pública, Invierte. Pe, e INFOBRAS como fundamentos teóricos para analizar los factores que influyen en la eficiencia de los proyectos de inversión pública en la función transporte en términos del comportamiento de los gastos de capital (devengados) y plazos de los proyectos de inversión pública en transporte. En este estudio descriptivo, cuantitativo y correlacional se empleó una muestra de 3.957 proyectos de inversión pública que responden a los siguientes criterios -actividad, carreteras, ejecución física y financiera- y se encuentran en las

fases finales de finalización. La hipótesis nula es aceptada con Probabilidad (0.9263) mayor que 0.05 en los resultados estadísticos, lo que demuestra que además de los factores considerados (montos ejecutados, tiempo, tipología, nivel de gobierno), otros factores como la capacidad de gestión (dimensión técnica), formulación, programación, ejecutores y aspectos de interacción política también afectan la efectividad de los proyectos de inversión pública en el sector transporte. La aportación de esta investigación permite analizar que existen una serie de factores que influyen en la ejecución de las obras viarias y que están relacionados con las fases del proceso presupuestario. Esto es especialmente cierto cuando se produce un cambio de gobierno, ya que este efecto político afecta negativamente a los plazos y costes de los proyectos. A esto se suma la tasa de desempleo y su relación con la ineficiencia en la ejecución de proyectos de inversión pública.

En adelante, se detalla y describe antecedentes a nivel nacional, identificándose a Morán (2020) Establecer el vínculo entre el proceso presupuestario y la inversión pública en el municipio era el objetivo de su estudio. Las contribuciones científicas de la propuesta de inversión pública de Sapag, de la teoría presupuestaria de Burbano y de la teoría general de gestión de Chiavenato sirven de base teórica para este estudio. La metodología utilizada fue una encuesta con una muestra no probabilística de 15 empleados de la entidad, utilizando un diseño descriptivo, enfoque cuantitativo, nivel correlacional y enfoque transversal. Con un coeficiente Rho de Spearman de 0,847 y un valor p de 0,000, con un nivel de significación de 0,01, lo que nos permite aceptar la hipótesis general de la investigación, el coeficiente de Spearman arrojó un valor de 0,640, lo que indica que existe una relación positiva elevada y significativa entre la formulación del presupuesto y la inversión pública, Para ello se obtuvo una correlación Rho de Spearman de 0,728, y para programación y formulación se obtuvo ($p=0,0000,05$; $r=0,822$); para aprobación ($p=0,0020,05$; $r=0,698$); para ejecución ($p=0,0030,05$; $r=0,896$); y finalmente para seguimiento ($p=0,0040,005$; $r=0,768$), respectivamente. Esto indica una elevada relación entre las variables objeto de estudio. La contribución de este trabajo a la investigación es significativa, ya que contiene las variables de estudio para el presente estudio, que parte de la base de que anteponer las inversiones públicas adecuadas conduciría a un proceso de

presupuestación eficiente y a una pronta atención a la institución-cierre de brechas institucionales.

De igual forma Calle (2020) en su investigación el objetivo es analizar el proceso presupuestario y su incidencia con el Plan Operativo Institucional del municipio de Lambayeque, En cuanto a las ideas, se basan en la teoría de los presupuestos de Burbano, en la que define un presupuesto como una herramienta para calcular la cantidad de capital necesaria para las inversiones. Con respecto a la muestra se contó con 21 colaboradores de las diferentes gerencias de la entidad. Como consecuencia de esto, el 57% de los servidores públicos no atienden correctamente los ingresos y gastos de los créditos presupuestarios, el 10% de los servidores públicos son indiferentes y el 33% de los servidores públicos consideran que están de acuerdo, lo que indica que hay un gran porcentaje de servidores públicos que no están satisfechos con la recaudación de los ingresos y la atención correcta de los gastos. El aporte de este trabajo nos servirá para el estudio de la variable del proceso presupuestario y las dimensiones que en esta investigación se están estudiando como son la programación del presupuesto, aprobación, ejecución presupuestaria, y finalmente la evaluación, que están relacionadas con el recurso humano y como se manipula en función a tomar una decisión y las consecuencias que conllevan. La presente investigación tendrá la solidez en las teorías que fundamenten y conceptualicen a las respectivas variables proceso presupuestario y ejecución de obras viales.

En tanto Piundo (2018) tuvo como propósito determinar la relación del control de presupuestos y las programaciones para ejecutar obras por Administración directa. La teoría presupuestaria desarrollada por Burbano y Chiavenato sirvió de base para este estudio. Doce empleados del departamento de contabilidad del GR constituyeron la muestra de la técnica descriptiva correlacional, que empleó un enfoque cuantitativo a nivel descriptivo y un muestreo transversal. Según las estadísticas, se obtuvo un resultado del 65,40%, que representa el nivel de influencia en el que se ha constatado que el control presupuestario está significativamente relacionado con la programación de la ejecución de los trabajos. También se obtuvo un valor relacional de Pearson de 0,654, lo que denota una relación significativa y positiva. Se determina finalmente que el vínculo entre las variables de control presupuestario y programación de los trabajos es directamente

proporcional y sustancial. La contribución de esta investigación nos beneficiará porque ilustra la relación entre las variables del estudio, mostrando cómo la planificación de la ejecución de los proyectos y sus presupuestos se convierte en crucial para el control presupuestario, ya que se trata de una herramienta clave para la gestión del gasto público en cualquier entidad estatal.

También se tiene a Medina (2018), en su investigación el objetivo primordial fue acreditar los factores que influyen en el nivel de cumplimiento de la ejecución de obras públicas, y su relación con el proceso presupuestario, el soporte de esta investigación fue la teoría de Chiavenato. De acuerdo a la metodología empleada, de tipo descriptivo, diseño no experimental, enfoque cuantitativo, nivel correlacional y transversal, la muestra de 59 obras públicas que fueron examinadas mediante técnicas de investigación documental, expedientes donde los resultados obtenidos y que su nivel de cumplimiento está influenciado por su ejecución física, duración real y costo final; como resultado se determinó que el nivel de cumplimiento de una obra pública. Un valor de correlación de Pearson de $R=0.715$, que se considera una conexión positiva significativa, se derivó de la regresión lineal a los costos y plazos programados correspondientes a las 59 obras de las diferentes municipalidades de la zona de Puno contratadas durante el año 2014.

Así mismo Núñez (2018) A partir de las teorías de gestión de proyectos de inversión pública y de la teoría del equivalente económico en los contratos administrativos, el objetivo de este estudio fue conocer el grado para minimizar la modificación del presupuesto influye en la ejecución de proyectos viales de inversión pública en el Municipio. La metodología es de tipo descriptiva de enfoque cuantitativo correlacional de nivel transversal; el objeto está representado por 11 funcionarios que participan directamente en la ejecución de obras públicas, y el método utilizado para la recolección de datos es la encuesta. Los resultados se observaron en el pre y post test bajo el estadístico t de Student, el cual es = 44.927; adicionalmente, el valor de la significación bilateral se puede contabilizar de la misma forma que genera la significación. La metodología utilizada es de tipo descriptivo enfoque cuantitativo enfoque correlacional nivel transversal. El objeto está representado por 11 funcionarios que intervienen directamente en la ejecución de obras públicas, y el método utilizado para la recogida de datos es la encuesta.

En tanto Varillas (2018) su objetivo principal fue evaluar los componentes más relevantes que repercuten en el costo de ejecución al realizar una infraestructura vial. Las teorías de soporte fue la administración de los proyectos de inversión pública, la metodología corresponde a un estudio de nivel descriptivo explicativo, con enfoque mixto y de corte transversal, además pertenece al diseño no experimental. Se realizó el estudio considerando como muestra a un proyecto de inversión. Como resultado se precisa que el costo de obra fue modificado por un 70% más respecto del monto que había sido presupuestado primigeniamente, esto debido a los mayores gastos generales producto de las ampliaciones de plazo aprobados, los reajuste y materias resueltas en la vía arbitral, concluye finalmente que existen diversos factores que inciden en el costo total de la obra y estos resultan fundamentalmente de las materias resueltas en la vía arbitral, las prestaciones adicionales de obra, los mayores gastos generales, los reajuste de las valoraciones de avance de obras que son calculados mediante fórmula polinómica y deficiencias en el expediente técnico de infraestructura vial. Dado que la red de carreteras tiene la capacidad de transformar las sociedades a través del progreso, la prosperidad económica y el bienestar social, la contribución de la investigación es significativa. En consecuencia, es importante dar prioridad a su correcto y rápido mantenimiento para evitar costes que podrían ser ocho veces superiores a los generados, lo que se traduciría en una pérdida presupuestaria durante la fase de ejecución y seguimiento de las obras viarias.

Por otro lado, se especifica que las teorías que sustentaron el presente estudio de investigación se efectúan conforme a los temas de estudio y sus correspondientes subtemas. Referente al tema proceso presupuestario, es preciso indicar que esta tiene sus referencias a finales del siglo XVIII, al respecto Burbano,(2018) indica que el origen de los fundamentos teóricos y prácticos precisamente se remontan a finales del siglo XVIII, donde los primeros indicios de presupuestar se forman como herramienta de planificación y control, la evolución del presupuesto ha llevado a mejoras significativas en los diseños de los sistemas presupuestales modernos que sirven para la buena toma de decisiones, es ahí donde el proceso presupuestario cobra valor y se refleja en un plan financiero y un proceso de gestión donde se incluye la coordinación de los objetivos, planes de acción y recursos para el próximo ejercicio y el control de los resultados. Ahora bien, el (MEF, 2022) indica

que le proceso presupuestario viene a ser un conjunto de procesos que se desarrollan durante un ejercicio fiscal para la aplicación del presupuesto en el Sector Público, cuya base está enfocada en el equilibrio y estabilidad financiera que está en concordancia con las reglas establecidas en el Sector Macroeconómico Multianual. Según Gutiérrez (2019) El establecimiento de objetivos para la entrega de bienes y la prestación de servicios, la magnitud del cambio previsto en los indicadores de rendimiento a nivel de productos y resultados, y el uso de criterios precisos para estimar el gasto público están garantizados por el proceso presupuestario. Finalmente, la ley N° 28112, confirma que el proceso presupuestario sirve de red de seguridad financiera y presupuestaria para la ejecución de las actividades previstas a lo largo de todo el proceso de inversión.

Por otra parte se detallaran las dimensiones de la variable proceso presupuestario para lo cual se iniciara con lo que define Contreras y Gaspar (2019) donde indican que la programación multianual y formulación presupuestaria es la primera fase del proceso presupuestario , mediante el cual se planifican los gastos que se efectuaran en concordancia con los ingresos proyectados para un determinado año fiscal, dicha programación se realiza con una estimación de 3 años y comprende 2 fases la estimación de ingresos y estimación de gastos , siendo la primera (estimación de ingresos), con la que se emite la propuesta del PIA; en cuanto a formular se determinan la estructuras funcionales programáticas de los pliegos y las metas en relación a escalas de prioridad, donde se establecen cadenas de gasto y sus diferentes FF.

Seguidamente se tiene la definición de Gonzales (2021) Esta etapa también está claramente señalada en el artículo 78 de la Constitución Política del Perú, que ordena al Poder Ejecutivo presentar al Congreso de la República el proyecto de presupuesto del sector público a más tardar el 30 de agosto de cada año. Por otro lado, tenemos a Calan y Moreira (2018) Esta fase conceptualiza la ejecución, que va del 1 de enero al 31 de diciembre de cada ejercicio fiscal, resuelve las obligaciones de gasto de acuerdo con el PIA tomando en cuenta el PCA (herramienta de programación del gasto público que permite comparar la programación presupuestaria con el marco macroeconómico plurianual); una vez convertido en ley, esta fase realiza la distribución del gasto por programas y partidas, haciéndolo operativo. Nuestra última dimensión es la evaluación. De

acuerdo con Berner (2018), la evaluación es el resultado del análisis presupuestario, donde se verifica si los recursos se están utilizando de acuerdo con las metas, y se determinan los cambios necesarios a realizar en las disposiciones de los nuevos lineamientos como resultado de estos hallazgos.

En cuanto a la segunda variable de estudio denominada ejecución de obras viales Medina (2018), conceptúa que las obras viales inciden de manera significativa en el progreso de una región y en consecuencia de un país. Siendo su ejecución una etapa importante ligada a criterios de productividad y eficiencia que tienen incidencia en el cumplimiento de sus metas físicas plazos y costos. Ahora bien para Esquivel (2018) la ejecución de obras viales también son denominadas obras horizontales, hacen alusión a todo tipo de construcción que empiezan desde una coordenada (0,0) y tienen un traslado o movimiento a lo largo de la superficie terrestre, continuando con la conceptualización de las dimensiones de la segunda variable se tiene que a las metas físicas son aquéllas que comprende la descripción de todas las actividades o partidas que ha que han sido contempladas dentro de un expediente técnico aprobado, las mismas que cuentan con un valor numérico y una unidad de medida generalmente están divididas por componentes, como indica Delgado (2019). Estas metas físicas se miden a través de la valorización de obra, que viene a ser la cuantificación del avance físico en la ejecución de una obra, que se realiza en un periodo determinado.

Continuando con la siguiente dimensión plazo, donde Vílchez, et al (2020) nos manifiesta que el plazo es el tiempo legal contractualmente establecido que debe transcurrir para la concretización de un determinado proyecto, cabe resaltar que el plazo de una obra significa dinero, y cuanto más tiempo se tarda menos dinero se gana. Por último, se define la dimensión costos como el recurso monetario que demandara un proyecto u obra, la estimación del costo consiste en sumar todos los componentes de un determinado proyecto Macchia (2021).

Sobre la base de los conceptos desarrollados, datan desde épocas pasadas donde los Egipcios ya contaban con una idea de presupuestar, El presupuesto se empleó por primera vez como herramienta de gestión gubernamental en el siglo XVIII, cuando se crearon estimaciones para predecir los resultados de sus cosechas, este presupuesto se rige a una serie de pasos consecutivos y que giran en el entorno de un ciclo que se conocen ahora como el proceso presupuestario,

siendo esta un herramienta para la planificación que permite la coordinación e integración de diferentes áreas de una entidad asimismo representa un medio de comunicación y control de la actividad, es importante mencionar que el control debe ser el más adecuado, caso contrario se desaprovecha toda su efectividad como recursos de gestión y planificación, esto es corroborado por lo señalado por Burbano (2018) y el MEF (2022) toda vez que se coincide que el proceso presupuestario juega un papel importante en la gestión pública.

Sin embargo, la ejecución de obras viarias desempeña un papel importante tanto a nivel macroeconómico como microeconómico por su capacidad para colmar lagunas y tener un impacto positivo y directo en los indicadores macroeconómicos. En consecuencia, cuantas más obras viarias se realicen, mejor será la calidad de vida de los ciudadanos. Un ejemplo obvio es la interconectividad que se crea entre los mercados de las zonas urbanas y las comunidades más alejadas, así lo indica Saavedra et al. (2019), ahora bien, el fin de la inversión en las infraestructuras vial es trazar pautas y dejar establecidas acciones a seguir para que una obra vial (carretera), permita el desarrollo urbanístico.

Ambas variables están relacionadas y tienen en común el presupuesto como factor importante pues si este no se lograría realizar el proceso presupuestario ni tampoco se podrían ejecutar obras que genere un dinamismo.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Enfoque, Alcance y Tipo

El enfoque pertenece al cuantitativo toda vez que implica negar o afirmar las hipótesis formuladas, en esa línea se tiene a Álvarez (2020), indica que un estudio no experimental se divide en dos tipos transversal y longitudinal, para la presente investigación es de enfoque transversal pues se medirá una sola vez las variables y con la información obtenida se realizará el análisis en un determinado momento determinado, sin analizar la evolución de estas unidades. De igual manera Nieto (2018) conceptúa que el estudio aplicado está orientado a resolver problemas y su denominación es porque en base a la investigación básica se formulan problemas y/o hipótesis de trabajo. Asimismo, su visión es mejor u optimizar el funcionamiento de los sistemas, procedimientos, norma y se cataloga como eficiente, ineficiente, eficaz o ineficaz. La investigación está basada en el tipo básica pues tiene la finalidad de asistir al conocimiento teórico según Tamayo (2019).

Diseño de investigación

Para este trabajo de investigación en cuanto al diseño fue no experimental Kerlinger (2018) nos dice que un estudio es no experimental cuando no controla directamente las variables del estudio, ya que dichos factores se dan de forma natural y no se alteran a propósito en el estudio. Tomando en cuenta el concepto para el estudio se consideró el diseño que no busca hacer experimentos, pues no existe manipulación de las variables de estudio.

Corte

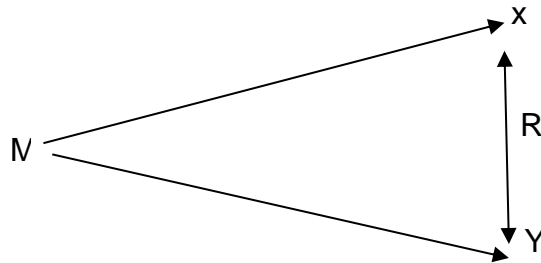
Para Rodríguez y Mendivelso (2018), el corte transversal se caracteriza por recoger datos en un solo tiempo. El objetivo principal de este diseño es determinar la frecuencia de una condición, y las ventajas de este diseño incluyen el hecho de que puede generar hipótesis y que puede determinar la frecuencia, la magnitud y la distribución de un fenómeno.

El nivel

Arias (2021) la presente investigación tiene un nivel correlacional se caracteriza por medir el nivel de asociación entre las variables de estudio, vale decir

busca medir el nivel de acercamiento entre dos variables de estudio, en este entender el nivel corresponde a un nivel correlacional.

Esquema:



Del esquema se describe que “M” representa a la muestra de la población representado por los trabajadores (servidores y funcionarios públicos) vinculados al proceso presupuestario y ejecución de obras viales, además la “x” constituye la variable proceso presupuestario y la “y” la variable ejecución de obras viales, finalmente la “r” representa al nivel de relación que existe entre ambas variables de estudio.

3.2. Variables y operacionalización

Variable 1: Proceso Presupuestario

Definición conceptual. Según el (MEF, 2022), conjunto de procesos que se desarrollan durante un ejercicio fiscal para la aplicación del presupuesto en el Sector Público, cuya base está enfocada en el equilibrio y estabilidad financiera que está en concordancia con las reglas establecidas en el Sector Macroeconómico Multianual

Definición operacional. Fue medido con el cuestionario el mismo que fue elaborado por la tesista, la misma que fue validada por la asesora. Se puso en práctica en la DRTCA y estuvieron en base a la escala de Likert lo que permitió recoger la apreciación de las unidades de análisis. Cada ítem tendrá la valoración de siempre, casi siempre, a veces, casi nunca y nunca. De igual manera las partes de la variable que son PMI y Formulación de presupuestos se consideran:

Estimación de ingresos presupuestales, estimación de las asignaciones presupuestales, escala de prioridades y determinación de Metas presupuestales. Para la dimensión Aprobación se contemplan: Tiempo de aprobación presupuestaria, Proyección adecuada y precisa de ingresos y gastos, Aplicación de la normatividad vigente y Principales proyectos de inversión. Para la dimensión Ejecución y Seguimiento se consideran: Porcentaje de ejecución mensual presupuestaria, Ejecución de obras viales, Registros administrativos Garantizar el cumplir las actividades. Para la dimensión Evaluación se consideran: Medir el logro de resultados del presupuesto, Cumplir con los fines de la entidad, Garantizar el cierre de brechas y Garantizar el uso adecuado de los recursos financieros.

Variable 2: ejecución de obras viales

Definición conceptual Al respecto Medina (2018), explica cómo se lleva a cabo la construcción de carreteras y el tremendo impacto que tiene en el crecimiento de una región y de una nación. Siendo un paso esencial en la ejecución del proyecto que está ligado a estándares de productividad y eficiencia que afectan a la consecución de sus objetivos físicos, plazos y costos.

Definición operacional. La variable fue valorada a través de un formulario de cuestionario el mismo que fue elaborado y validado por la tesista. Sus respuestas estuvieron según la escala ordinal, a través de los ítems se medirá el nivel de apreciación que tienen los trabajadores sobre la ejecución de obras viales. Se considerarán las valoraciones siempre, casi siempre, a veces, casi nunca y nunca. Los indicadores de la dimensión de la variable 2 fueron: Metas físicas, se consideran: Presupuesto de obra, Porcentaje de Ejecución Física y Cierre de Brechas. Para la dimensión Plazos se consideran: Cronograma, Duración real de la obra y Requerimiento. Para la dimensión Costo se consideran: Nivel de cumplimiento, Monto final de obra y Porcentaje de costo final. 3.3. Población, muestra y muestreo

Población

Teniendo a Salas (2018) La población se considera un lote de unidades analíticas con propiedades comparables que pueden aportar información. En el estudio se consideró una población de 105 trabajadores vinculados a la gestión administrativa que está relacionado con el proceso presupuestario y la ejecución de obras.

Muestra.

Condori (2020) Se denomina muestra a una porción representativa de la población que reúne unos requisitos y unas características más particulares. Basándonos en la ecuación estadística para proporciones limitadas de población, para la investigación prevista se tendrá en cuenta una muestra representativa de 83 empleados, con un intervalo de confianza del 95% y un margen de error del 5%.

Criterios de inclusión

Se consideró a servidores del área administrativa relacionada a la ejecución de obras, otro aspecto a considerar es la antigüedad de mínimo de 1 año de los servidores y funcionarios públicos de la DRTC- Apurímac, donde estarán involucrados los funcionarios de distintas líneas administrativas.

Criterios de exclusión

No se tomarán en cuenta a los trabajadores que prestan servicios sólo en la parte administrativa y no se vinculan a la ejecución de obras, además no demuestren voluntad para poder brindar información.

Muestreo.

Para el estudio se considera el muestreo probabilístico y su elección de la porción se realizó a través de la técnica del azar. Al respecto Cuesta (2019) Afirma que las técnicas de muestreo probabilístico tienen en cuenta el principio de igualdad de condiciones, que afirma que todos los sujetos tienen las mismas posibilidades de ser elegidos.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica

La técnica describe los métodos y el equipo utilizados para recopilar datos pertinentes con el fin de comparar o contrastar ideas de una indagación científica. El más versátil es la encuesta porque busca encontrar datos en base a interrogantes Sánchez et al. (2018). El proceso de investigación se realizó a partir de la aplicación de la encuesta.

Instrumento

El instrumento más adecuado para el recojo de información fue el cuestionario. Alvarado (2018) conceptualiza como el documento que busca recabar datos en base a preguntas y generalmente se les presenta por escrito con alternativas

dicotómicas o politómicas. De igual forma Santiesteban (2019) define al cuestionario como el documento que se redacta en base a preguntas para que el colaborador pueda emitir su opinión según alternativas consideradas en la escala de Lickert. El instrumento más adecuado para recoger los datos será el cuestionario. Para obtener información con el cuestionario, se consideraron 17 ítems por tema de estudio.

Validez del instrumento

Valderrama (2019) considera que una validez significa evaluar el instrumento a partir de la opinión de expertos. Para el presente proyecto de investigación, el documento de preguntas fue revisado y aprobado por expertos del sector que conocen bien el tema en cuestión y que están calificados para satisfacer las necesidades del estudio. Fue aplicado a 83 servidores y funcionarios públicos que laboran en le DRT- Apurímac. A cada una de las variables del estudio se le asignó un metodólogo y dos expertos, cada uno de los cuales debía tener un grado de maestría o superior. El instrumento aplicado fue revisados y supeditados mediante la ratificación de juicio de expertos conformado por dos doctores docentes metodológicos y un doctor docente temático, los cuales hicieron la valoración de cada ítem bajo los criterios de claridad, pertinencia y relevancia, considerando como criterio final la aplicabilidad de los instrumentos.

Confiabilidad

La confiabilidad de los instrumentos implica que las calificaciones sean obtenidas por las mismas personas, según Diaz et al (2021) esto permite predecir el grado de las diferencias individuales en las calificaciones de una prueba, la importancia recae en la obtención de la fiabilidad y homogeneidad del diseño del instrumento, para el presente estudios se busca un Alfa de Cronbach mayor a 0,8.

3.5. Procedimientos

Previamente se ingresó por mesa de partes la CARTA N°049-2022-VHP; de fecha 09 de noviembre del 2022 a la DRTC- Apurímac, donde se precisa la finalidad de la investigación así mismo se solicita el permiso correspondiente para la recopilación de datos.

Una vez aceptada la solicitud por el titular de la entidad, se procedió a aplicar el cuestionario en fecha 11 de noviembre a 83 servidores y funcionarios públicos

involucrados en el área de estudio como son la Dirección de Caminos y sus sub gerencias, asimismo la Dirección de Administración y sus sub gerencias. Se realizó a través de medios virtuales y con sus dispositivos móviles y electrónicos. Posterior a la recopilación de los datos se procedió a analizar con el SPSS.

3.6. Método de análisis de datos

De acuerdo con Hernández et al (2018) Para obtener resultados descriptivos y sacar conclusiones sobre las hipótesis planteadas, el análisis se realiza a partir de datos, donde se elaboró una matriz de datos utilizando el programa SPSS. Los datos se obtuvieron a partir de encuestas a empleados y funcionarios públicos realizadas por la DRTC-Apurímac.

El proceso de análisis se efectuó con el software IBM SPSS Statistics en su versión última, donde después de procesar los datos se obtuvieron gráficos y tablas que se analizaron para cada variable. Es preciso indicar que para poder determinar cómo fue la distribución de la información recolectada, se procedió a realizar el estadístico de Smirnov puesto que la porción de estudio fue superior a los 50 encuestados, mostrando un nivel de significancia de ,000 ello quiere decir un nivel menor <0.005 , donde se deduce que existió una distribución no normal.

3.7. Aspectos éticos

Se tuvo muy en cuenta los códigos de ética y bajo el permiso solicitado con anterioridad y con el consentimiento del titular de la institución. Se ha tomado en cuenta la normativa de la universidad, además se respetaron las costumbres, reglamentos de la entidad pública donde se realizó la investigación. Los datos recolectados se han mantenido en reserva y se utilizaron con fines beneficiosos para el estudio. El conjunto de datos recogidos se guardó y utilizaron solo para demostrar los objetivos previstos.

IV. RESULTADOS

4.1 Resultados descriptivos

Los resultados obtenidos en la tabla 1 se exhibe la opinión de los 83 colaboradores que resolvieron el cuestionario. El 49% manifiesta que el proceso presupuestario está considerado como regular, el 46% de los encuestados precisan que el nivel es bueno y solamente un 5% informa que el nivel de proceso presupuestario es malo. De forma similar, el 47% de los encuestados tiene un buen nivel, el 47% tiene un nivel normal y el 6% tiene un mal nivel en la dimensión Programación plurianual y formulación del presupuesto; en cuanto a la aprobación, el 43% tiene un buen nivel, el 51% tiene un nivel normal y el 6% tiene un mal nivel; En el DRTC-Apurímac, 2022, el 63% tiene un buen nivel, el 37% tiene un nivel normal y el 6% tiene un pésimo nivel para la dimensión evaluación.

Tabla 1

Distribución de frecuencias porcentajes de la variable proceso presupuestario y sus dimensiones

Nivel	Proceso Presupuestario		Programación Multianual y Formulación Presupuestaria		Aprobación		Ejecución y Seguimiento		Evaluación	
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%
Malo	4	5%	5	6%	5	6%	5	6%	0	0%
Regular	41	49%	39	47%	42	51%	29	35%	31	37%
Bueno	38	46%	39	47%	36	43%	49	59%	52	63%
Total	83	100%	83	100%	83	100%	83	100%	83	100%

Nota. Datos recogidos con el cuestionario

En la tabla 2 se pudo apreciar el resultado de la aplicación efectuada a 83 trabajadores entre servidores y funcionarios públicos en las que se pudo observar a la variable ejecución de obras viales la cual resulto que el 46% se encuentra en un nivel bueno, el 48% en un nivel regular y el 6% en un nivel malo. De igual forma se puede visualizar que sobre la dimensión metas físicas el 7% presenta un nivel malo, el 67% un nivel regular, el 25% un nivel bueno, en relación a los plazos el 0% presenta un nivel malo, el 25% en un nivel regular y el 75% en un nivel bueno, así también en relación a los costos se visualiza que el 1% presenta un nivel malo, el

74% presenta un nivel regular y el 52% presenta un nivel bueno.

Tabla 2

Distribución de frecuencias porcentajes de la variable ejecución de obras viales y sus dimensiones

Nivel	Ejecucion de obras viales		Metas Fisicas		Plazos		Costos	
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%
Malo	5	6%	6	7%	0	0%	1	1%
Regular	40	48%	56	67%	21	25%	39	47%
Bueno	38	46%	21	25%	62	75%	43	52%
Total	83	100%	83	100%	83	100%	83	100%

Nota. Los datos fueron recogidos de la aplicación del cuestionario

4.2 Resultados inferenciales

Prueba de la hipótesis general

H: Existe una relación significativa entre el proceso presupuestario y la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac 2022.

Ho: No existe una relación significativa entre el proceso presupuestario y la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac 2022.

El cuadro 3 demuestra la relación entre el procedimiento de ejecución de tareas y el de presupuestación de la DTRC. Tanto el procedimiento presupuestario como la ejecución de la construcción de carreteras arrojaron valores p significativos ($p=0,000<0,05$), por lo que se deniega la hipótesis nula. El resultado ($Rho= 0,555$) revela una buena correlación.

Tabla 3

Determinación de la correlación para el modelo si el proceso presupuestario influye en la ejecución de obras.

Correlaciones			Proceso Presupuestario	Ejecución de obras viales
Rho de Spearman	Proceso Presupuestario	Coefficiente de correlación	1.000	.555**
		Sig. (bilateral)	.	.000
		N	83	83
	Ejecución de obras viales	Coefficiente de correlación	.555**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	.
		N	83	83

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

Nota. Los datos fueron recogidos de la aplicación del cuestionario

Prueba de las hipótesis específicas

H⁰: La Programación Multianual y Formulación Presupuestaria no se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac – Apurímac, 2022.

H₁: La Programación Multianual y Formulación Presupuestaria se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac – Apurímac, 2022.

Rechazamos la hipótesis nula porque en la Tabla 4 demuestra una conexión sustancial ($p=0,000 < 0,05$) entre la Programación Plurianual y la Formulación del Presupuesto y la ejecución de la construcción de carreteras. El resultado (Rho= 0,519***) revela una buena correlación.

Tabla 4

Determinación de la correlación para el modelo si programación multianual y formulación presupuestaria influye en la ejecución de obras viales.

Correlaciones			Programación Multianual y Formulación Presupuestaria	
			Ejecución de obras viales	
Rho de Spearman	Programación Multianual y Formulación Presupuestaria	Coefficiente de correlación	1,000	,519**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	83	83

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

Con respecto a la hipótesis específica 2 se realiza la prueba de contrastación de la hipótesis específica 2, donde se tiene:

Ho: La aprobación no se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022.

H2: La aprobación se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac, 2022.

La tabla 5 evidencia que existe correlación significativa ($p=0,000<0,05$) entre la aprobación y la ejecución de obras viales, por consiguiente, rechazamos la hipótesis nula. El resultado obtenido ($Rho= 0,401^{***}$), muestra una correlación moderada.

Tabla 5

Determinación de la correlación para el modelo si la aprobación influye en la ejecución de obras viales.

Correlaciones				
		Ejecución de obras viales		
		Aprobación		
Rho de Spearman	Aprobación	Coeficiente de correlación	1,000	,401**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	83	83
	Ejecución de obras viales	Coeficiente de correlación	,401**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	83	83

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

Con respecto a la hipótesis específica 3 se realiza la prueba de contrastación de la hipótesis específica 3, donde se tiene:

H⁰: La ejecución y seguimiento no se relaciona significativamente con la ejecución de viales en la DRTC- Apurímac – Apurímac, 2022.

H3: La ejecución y seguimiento se relaciona significativamente con la ejecución de viales en la DRTC- Apurímac – Apurímac, 2022.

La tabla 6 evidencia que existe correlación baja ($p=0,000<0,05$) entre la ejecución y seguimiento y la ejecución de obras viales, por consiguiente, rechazamos la hipótesis nula. El resultado obtenido ($Rho= 0,389^{***}$), muestra una correlación baja.

Tabla 6

Determinación de la correlación para el modelo si la aprobación influye en la ejecución de obras viales.

			Ejecución y Seguimiento	Ejecución de obras viales
Rho de Spearman	Ejecución y Seguimiento	Coefficiente de correlación	1,000	,389**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	83	83
	Ejecución de obras viales	Coefficiente de correlación	,389**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	83	83

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

Finalmente se tiene a la hipótesis específica 4 se realiza la prueba de contrastación de la hipótesis específica 4, donde se tiene:

H⁰: La evaluación no se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac – Apurímac, 2022

Ha: La evaluación se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la DRTC- Apurímac – Apurímac, 2022.

La tabla 7 evidencia que existe correlación significativa ($p=0,000<0,05$) entre la evaluación y la ejecución de obras viales, por consiguiente, rechazamos la hipótesis nula. El resultado obtenido ($Rho= 0,551^{***}$), muestra una correlación moderada.

Tabla 7

Determinación de la correlación para el modelo si la aprobación influye en la ejecución de obras viales.

Correlaciones				
			Evaluación	Ejecución de obras viales
Rho de Spearman	Evaluación	Coefficiente de correlación	1,000	,551**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	83	83

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

V. DISCUSIONES

Los resultados del análisis muestran una correlación significativa entre el proceso presupuestario y la ejecución de las obras viarias ($p=0,000<0,05$), con el resultado ($Rho= 0,555^{**}$) que muestra una correlación media y la explicación de este resultado es que cuanto mejor sea el proceso presupuestario, mejor será la ejecución de las obras viarias. La discusión de los resultados se desarrolla de acuerdo con los objetivos formulados. Sobre el objetivo general. Además, según los resultados descriptivos sobre el proceso presupuestario llevado a cabo por los empleados públicos y autoridades de la DRTC-A, el 49% de los encuestados afirma que el proceso presupuestario se considera regular, el 46% afirma que el nivel es excelente y sólo el 5% afirma que el nivel es pésimo.

Estos hallazgos fueron contrastados con los de estudios anteriores, como el de Morán (2020), quien señaló que el proceso presupuestario está relacionado con la inversión pública y consecuentemente con la ejecución de obras, con una alta correlación significativa con valores ($p=0,0020,05$; $r=0,728$); además, llegó a la conclusión de que la correcta ejecución de las fases del proceso presupuestario, como son la programación y formulación, aprobación, ejecución y evaluación, redundará en una buena inversión pública. En la misma dirección apuntan los hallazgos de Martínez (2020), estudio con metodología descriptiva y valores ($p=0,0080,05$; $r=0,974$), que demuestran que la mala ejecución de las obras de la etapa de ejecución presupuestaria sí incide en el incumplimiento del ciclo presupuestario y, consecuentemente, en la ejecución de obras públicas.

Del mismo modo, Zavala (2019) encontró que el control presupuestario se relaciona significativamente con la programación de la ejecución de obras, con un valor relacional de Pearson de 0,654 interpretando una relación positiva y significativa. Descriptiva, con valores ($p=0,008<0,05$; $r=0,974$), donde se encontró la insuficiente ejecución de obras del presupuesto del estudio.

Medina (2018) se suma a los hallazgos anteriores al concluir que, en el 54,22% de los casos, el grado de cumplimiento de una obra pública está determinado por su ejecución física, duración real y costo final; en el 45,88% de los casos, se explica por otras variables, pero también es impactado por los mismos factores; Las fases del proceso presupuestario son una variable significativa sobre la ejecución de una obra pública, como lo muestra el coeficiente de correlación de

Pearson, el cual se obtuvo como $R=0,715$, lo que se interpreta como una correlación significativamente positiva. Del mismo modo, el valor "t" tiene un coeficiente de 7,717, que es significativamente superior a 1,6611 del cuadro estadístico para un nivel de confianza del 95%.

Por último, pero no menos importante, trazamos un contraste con Nez (2018), cuya investigación correlacional y descriptiva sugiere que existe una fuerte correlación entre el proceso presupuestario y su incidencia con la PDI. Según los resultados estadísticos, el 57% de los empleados públicos no realiza un seguimiento adecuado de los ingresos y gastos de los créditos presupuestarios, el 10% de los empleados se muestra indiferente y el 33% de los empleados cree estar de acuerdo.

El procedimiento financiero y la ejecución de mejoras viales se mostraron significativamente correlacionados ($p=0.000<0.05$) con base en estas investigaciones previas, con valores de $Rho= 0.555^{***}$ y una sig. (bilateral) de,000. Con base en los hallazgos, se establece una relación significativa entre el proceso presupuestal y la ejecución de obras viales en la DRTCA, lo cual se relaciona con lo referido por Calle (2020) al encontrar una correlación entre las variables de estudio. Como resultado, el 57% de los servidores públicos no realiza un seguimiento adecuado a los ingresos y egresos de las apropiaciones presupuestales, el 10% es indiferente y el 33% considera que coincide.

Ahora bien, en cuanto al objetivo específico 1, las encuestas encontraron que existe una relación moderada entre la ejecución de obras viales en la DRTCA y la programación plurianual y formulación presupuestaria, donde se indicó que el 47% presenta un nivel bueno en cuanto a la programación plurianual y formulación presupuestaria, el 47% presenta un nivel regular y el 6% presenta un nivel malo. Rechazamos la hipótesis nula y confirmamos que existe una correlación moderada entre la programación y formulación presupuestaria plurianual y la ejecución de obras viarias tras cruzar la dimensión programación y formulación presupuestaria con la variable ejecución de obras viarias. El resultado obtenido es una correlación significativa ($p=0,000<0,05$) entre la programación plurianual y la formulación del presupuesto y la ejecución de las obras viarias, con un coeficiente de Spearman ($Rho= 0,519$) y una sig. (Bilateral) igual a 0,000.

Utilizando el modelo econométrico de múltiple, Zavala (2019) confirma que hay una serie de factores que influyen en la ejecución de obras viales y que están relacionados con las etapas del proceso presupuestario, y esto es especialmente cierto cuando hay un cambio de gobierno. Este efecto político afecta los tiempos y costos de los proyectos y se suma a la tasa de desempleo y su relación con la ineficiencia en la ejecución de proyectos de inversión pública.

Esto demuestra que la capacidad de gestión (dimensión técnica), formulación, programación, ejecutores y aspectos de intervención política parecen ser la respuesta al sobredimensionamiento de los proyectos de inversión pública en el sector transporte, además de los factores analizados (montos ejecutados, tiempo, tipología, nivel de gobierno).

Ahora, respecto al objetivo 2, se encontró que existe una correlación moderada ($p=0,000<0,05$), un coeficiente de Spearman ($Rho= 0,401$), y un signo (bilateral) igual a 0,000 entre la aprobación y la ejecución de obras viales en la DRTCA. Esto es corroborado por Nez (2018), quien afirma que existe una correlación moderada entre la aprobación y la variable ejecución de obras viales en la DRTCA.

Con respecto al objetivo 3, se observa que existe una correlación baja ($p=0,000<0,05$), con un coeficiente de Spearman ($Rho= 0,389^{***}$) y un signo (Bilateral) igual a 0,000, entre la ejecución y seguimiento y la variable ejecución de obras viales. En consecuencia, rechazamos la hipótesis nula de que no existe correlación entre la ejecución y seguimiento y la variable ejecución de obras viales en la DRTCA. Un valor bilateral de 0,000 Por lo tanto, rechazamos la hipótesis nula, afirmando que existe una baja correlación entre la ejecución y seguimiento con la variable ejecución de obras viales en la DRTCA, y nos remitimos también a Piundo (2018), quien afirma que existe una relación directamente proporcional y significativa entre el control presupuestario y la programación de obras. Obtuvo un 65. 40% que representa el nivel de influencia donde se determina que el control presupuestario es significativamente relacionable.

Martínez (2020), que confirma que la aplicación insuficiente del proceso de contratación de obras públicas sí influye en el incumplimiento del ciclo presupuestario, proporciona resultados del alfa de Cronbach $est=0,974$, muy próximos a 1. En donde la correlación total de las variables fue de 0.916, la varianza

del elemento fue de 17.606, y un alfa de Cronbach de 0.966, esto debido a que el proceso de licitación de obra sí tiene un impacto significativo en el incumplimiento del Objetivo 3 muestra claramente que existe poca vinculación.

Por último, con respecto a la hipótesis 4, se observa que existe una correlación moderada ($p=0,000<0,05$), con un coeficiente de Spearman ($Rho=0,551$), y una sig. (Bilateral) de 0,000, entre la evaluación y la variable ejecución de obras viales en la DRTCA. Respecto a la evaluación, tenemos lo encontrado por Galarza y colaboradores. La falta de planificación dio como resultado una tasa de finalización del 93%, lo que implica que sólo la mitad de las tareas programadas se terminaron realmente.

Según los resultados, la fase de evaluación y seguimiento del presupuesto presentaba un nivel de riesgo del 56% y un grado de confianza muy bajo. Esto se debió a que la entidad no cumplió con el procedimiento. Un ejemplo de ello es que la evaluación del plan operativo institucional, que representa el 47,93% de la eficacia, no se completó. De esto se infiere que si el plan operativo institucional y el presupuesto no están alineados, los programas y proyectos causarán dificultades a la hora de realizar las obras y proyectos que se planificaron en una determinada institución.

VI. CONCLUSIONES

Primera. Sobre la relación entre las variables el resultado r es igual 0.555, mostrando de ese modo una correlación positiva significativa, que implica que si mejor se lleva el proceso presupuestario mejor habrá una mejor productividad en la ejecución de obras viales la misma que generará dinamismo en el presupuesto público recurso monetario que sirve de base para que exista el proceso presupuestario.

Segunda: Con relación con la dimensión programación Multianual y formulación presupuestaria con la variable ejecución de obras el resultado r de 0.519, mostrando así una relación positiva moderada, lo que indica que una buena programación Multianual y formulación presupuestaria se desarrollara con éxito la ejecución de obras viales cuyo fin sea el cierre de brechas institucionales toda vez que se ha podido demostrar que dichas medidas han influido significativamente en ejecutar obras viales en la DRTCA.

Tercera: Respecto a la dimensión aprobación con la variable ejecución de obras viales el resultado r de 0.401, mostrando una relación positiva moderada, lo que indica que mientras se realice una buena sustentación previo a la aprobación del presupuesto, se podrán ejecutar mayor cantidad de obras viales toda vez que ha sido demostrado que han influido significativamente en la DRTCA.

Cuarto: sobre el tema de ejecución y seguimiento con la variable ejecución de obras viales el resultado r de Pearson es igual a 0.389, mostrando una correlación positiva baja, lo que indica que mientras se realice una buena ejecución y seguimiento del presupuesto, habrá un mayor control con respecto a la ejecución de obras viales toda vez que ha sido demostrado que han influido en la DRTCA.

Quinta: Respecto a la dimensión evaluación con la variable ejecución de obras viales el resultado r de Pearson es igual a 0.551, mostrando una correlación positiva moderada, lo que indica que mientras el resultado de

la evaluación sea óptima y se hayan cumplido los objetivos institucionales se podrán ejecutar mayor cantidad de obras viales toda vez que ha sido demostrado que han influido significativamente en la DRTCA.

VII. RECOMENDACIONES

Se recomienda a la DRTC, fortalecer el conocimiento en los servidores y funcionarios públicos con respecto a la importancia que cobra el proceso presupuestario en la ejecución de obras viales, a través de diferentes capacitaciones que el MEF, OSCE y otras entidades del estado brinda respecto a los procedimientos adecuados que garanticen una correcta planificación, formulación y ejecutar obras viales en relación a escalas de prioridad.

Segunda: Se sugiere a la alta dirección de la DRTCA, que mediante personal capacitado y especializado en el tema se realice una buena Programación Multianual y Formulación Presupuestaria en base al diagnóstico de sus necesidades institucionales, de tal manera que la ejecución de obras viales genere un impacto positivo en la población así mismo a nivel del dinamismo económico.

Tercera: Se propone a la alta jerarquía de la DRTCA realizar un exhaustivo seguimiento y control a las obras que ejecuta la entidad, pues mediante la ejecución se mide en base a criterios de productividad y eficiencia entre ellas primeramente que se realice un buen uso de los recursos del estado, de esta manera complacer las necesidades de la población.

Cuarta: Respecto a la evaluación se recomienda que mensualmente se realice una evaluación a las diferentes obras viales ejecutadas pues, mediante estos resultados se verán reflejados el análisis del ejercicio presupuestario cuya finalidad sea comprobar el cumplimiento de los objetivos trazados.

Quinta: Respecto a las metas físicas, plazos y costos se recomienda realizar un seguimiento exhaustivo a todas las obras que ejecuta la DRTCA, evaluación y seguimiento que debe estar dirigida por el Director (a) Regional de la unidad ejecutora, para que estas metas estén acorde a los costos y plazos que han sido aprobados en el expediente técnico primigenio.

VIII. REFERENCIAS

- A., M. (2019). Análisis comparativo de la infraestructura vial en el siglo XXI. *QUIPUKAMAYOC*, 17. doi:<https://doi.org/10.15446/ede.v28n53.75021>
- Alarcon, L. et al. (2018). Oportunidades para el mejoramiento de la gestiónde Proyectos de Infraestructura Publica en Chile. 201. Obtenido de <https://acortar.link/DTAUV2>
- Alvarez A. (2020). Clasificación de las investigaciones. (F. d. Universidad de Lima, Ed.) *Creative Commons*. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12724/10818>
- Alvarez A. (2020). Justificación de la investigación. *Notas Académicas*. doi:<https://hdl.handle.net/20.500.12724/10821>
- Arias J. (2021). Plantear y formular un problema de investigación: un ejercicio de razonamiento. *Revista Lasallista de Investigación*. doi:<https://doi.org/10.22507/rli.v17n1a4>
- Berner, H. (2018). Modernización del estado: los aportes de la flexibilidad en el manejo presupuestario, la evaluación y el presupuesto por resultado. *SciELO Chile*. doi: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/152958>
- Calan T. y Moreira G. (2018). Análisis de las etapas del ciclo presupuestario en la Administración Pública del Ecuador con el enfoque de resultados. *Uisrael Revista Científica*. Obtenido de <https://revista.uisrael.edu.ec/index.php/rcui/article/view/61/56>
- Calan, T. e. (2018). Análisis de las etapas del ciclo presupuestario en la Administración Pública del Ecuador con el enfoque de resultados. *Uisrael*, 11. doi:<https://doi.org/10.35290/rcui.v5n1.2018.61>
- Calle K. (2020). *Análisis del Proceso Presupuestal involucrado en la Ejecución del POI de la Municipiplidad Provincial de Lambayeque en el año 2018*. doi:[oai:repositorio.unprg.edu.pe:20.500.12893/9044](https://repositorio.unprg.edu.pe/20.500.12893/9044)
- Cardona, S. (2020). Evaluación de infraestructura mediante accesibilidad territorial. Caso de estudio: conexión Villamaría-Manizales (Colombia). *SCIELO*. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642020000300075>
- Coca S. (2020). *Planificación presupuestaria y recaudación de tributos en los Gobiernos Autónomos Descentralizados de las Municipalidades de la*

- provincia de Tungurahua. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/31568>
- Condori P. (2020). Universo, población y muestra. *Creative Commons*. doi: <https://n2t.net/ark:/13683/pvny/o7c>
- Contreras C. y Gaspar J.C. (2019). PROCESO PRESUPUESTARIO Y LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA. Obtenido de <http://repositorio.unh.edu.pe/handle/UNH/2950>
- Cuesta . (2019). *Metodología de la investigación científica. el muestreo probabilístico*.
- Delgado G. (2019). La ética en los procesos de selección para la ejecución de obras públicas. *Revista De Investigaciones De La Universidad Le Cordon Bleu*, 5(2), 75-85. doi:<https://doi.org/10.36955/RIULCB.2018v5n2.007>
- Diaz A. et al. (2021). Formulación de un nuevo concepto de confiabilidad operacional. *SCIELO*. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052021000100087>
- Esquivel W. (2018). PROPUESTA DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD, EN LA EJECUCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS. *Revista Científica Investigación Andina*, Vol 19, No 1. doi:<http://dx.doi.org/10.35306/rev.%20cien.%20univ..v19i1.738>
- Fernandez V. (2020). Tipos de Justificación en la investigación científica. *Espiritu Emprendedor*, 65-76. doi:<http://orcid.org/0000-0002-2464-6477>
- Fernandez V. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. *Revista de Espiritu Emprendedor*, 4(3). doi:<https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n3.2020.207>
- Galarza L. y Reyes T. (2021). "Evaluación al ciclo presupuestario del Gobierno Autónomo Descentralizado ". Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/37090>
- Gonzales, E. (2021). Plan De Mejora Para La Programación Multianual Presupuestaria y Aprobacion. *DSPACE JSPUI*, p-15. doi:<https://repositorio.untels.edu.pe/jspui/handle/123456789/808>
- Gutierrez C. (2019). Sistema de Control Interno y Proceso Presupuestario. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/31991>
- Kerlinger. (2018). *Metodología de la investigación*.

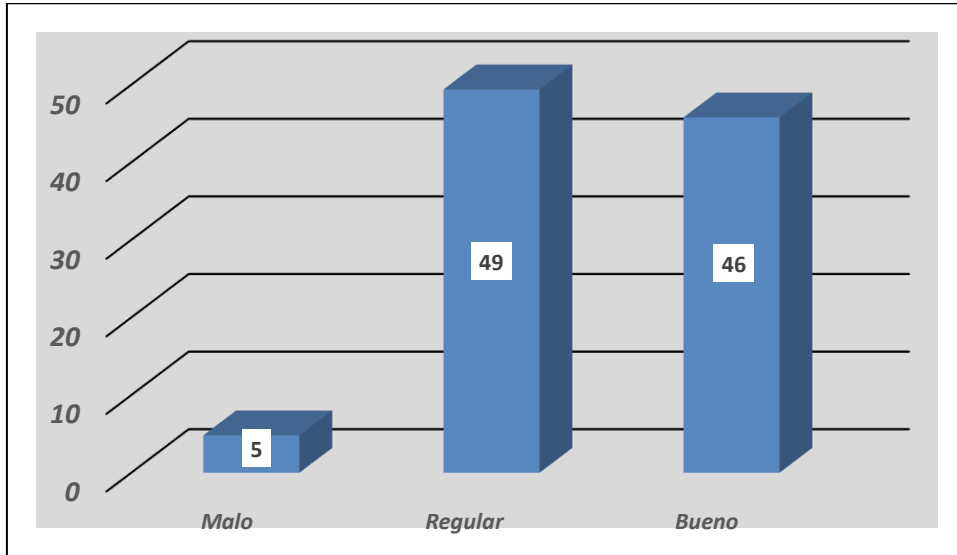
- Macchia, J.L. (2021). *ómputos, costos y presupuestos. Nobuko.* doi:<https://acortar.link/HbUBgQ>
- Manzini. (2017). *Declaración de Helsinki: principios éticos para la investigación médica sobre sujetos humanos.* doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S1726-569X2000000200010>
- Medina E. (2018). FACTORES QUE INFLUYEN EN EL NIVEL DE CUMPLIMIENTO. *REVISTA CIENCIA Y TECNOLOGÍA para el Desarrollo-UJCM,* 42-51. Obtenido de <https://revistas.ujcm.edu.pe/index.php/rctd/article/view/101>
- MEF. (2022). Seguimiento presupuestal en instituciones del Estado. *Transparencia econòmica.* Obtenido de <https://n9.cl/hr4sv>
- Melo, B. et al. (2020). El Presupuesto General de la Nación: Una aproximación a las partidas de transferencias e inversión. *Banco de la Republica.* doi:<https://doi.org/10.32468/be.1136>
- Mendoza, W. et al. (2018). La asignación presupuestaria y su incidencia en la Administración Pública. *Dominio de las Ciencias,* 313-333. doi:<http://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/812>
- Montañez, A. (2019). Análisis comparativo de la infraestructura vial en el siglo XXI. 17. doi:<https://doi.org/10.15446/ede.v28n53.75021>
- Morales M. (2020). *El proceso de contratación pública de licitación de obras y la ejecución del ciclo presupuestario del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Latacunga, en el año 2018.* Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/31431>
- Moràn M. (2020). *Proceso presupuestario e inversión pública en la Municipalidad Provincial de Huancabamba – 2020.* doi: oai:[repositorio.ucv.edu.pe:20.500.12692/58318](https://repositorio.ucv.edu.pe/20.500.12692/58318)
- Moreno A. y Villa L. (2020). *ANÁLISIS DE VARIABLES CAUSANTES DE RETRASOS Y SOBRECOSTOS DE OBRAS VIALES EN LA REGION CARIBE.* Obtenido de <https://n9.cl/ve1ly>
- Nieto E. (2018). Tipos de investigación. Obtenido de <http://repositorio.usdg.edu.pe/handle/USDG/34>
- Núñez F. (2018). *Propuesta de Procedimientos Para Minimizar la Modificación del Presupuesto Contractual en la Ejecución de Proyectos Viales de Inversión*

- Pública de la Municipalidad Distrital de Cayma, 2018.* Obtenido de <http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/handle/UCSM/8890>
- Ordemar P. y Galvez N. (2020). Factores intervinientes para la ejecución del presupuesto de donaciones y transferencias en el Hospital Regional Lambayeque -Perú. *Scielo Peru*. doi:<https://doi.org/10.35434/rcmhnaaa.2020.131.624>
- Oropeza M. et al. (2021). EL PROCESO PRESUPUESTARIO EN MÉXICO. *Revista Universo Contábil, ISSN 1809-3337*, 146. doi: [doi:10.4270/ruc.2011109](https://doi.org/10.4270/ruc.2011109)
- Palacios, C. (2018). Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana. *INGENIERIA DE NEGOCIOS*, 197-210. doi:<https://doi.org/10.26439/ing.ind2018.n036.2454>
- Pinedo J. et al. (2019). El nivel de la calidad de gasto público del proceso presupuestario en la dirección regional de transportes y comunicaciones de San Martín, 2019. *Ciencia Latina*. doi:https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i6.1340
- Piundo L. (2018). *CONTROL PRESUPUESTARIO Y PROGRAMACIÓN DE EJECUCIÓN DE OBRAS POR ADMINISTRACIÓN DIRECTA DEL GOBIERNO REGIONAL DE HUÁNUCO - 2018*. doi:<http://repositorio.udh.edu.pe/123456789/1238>
- Priale, G. (2021). La gestión del gasto público en obras. *Apuntes de gestión Pública*, 42. doi:DOI: 10.18259/978-612-4443-31-2
- Reinoso Y. et al. (2019). Análisis de la ejecución presupuestaria. *Digital Publisher*, 16. doi:doi.org/10.33386/593dp.2020.2.162
- Remache S. (2022). *EVALUACIÓN PRESUPUESTARIA Y CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTON SALCEDO*. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/36252>
- Rocha J.y Delgado C. (2021). Asignación presupuestaria según recursos adicionales de obra. *Ciencia Latina*, 628. doi:https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i1.263
- Rodriguez M. y Mendivelso F. (2018). DISEÑO DE INVESTIGACIÓN DE CORTE TRANSVERSAL. *Tópicos en investigación clínica*. doi:<https://doi.org/10.26852/01234250.20>

- Salas. (2018). *Metodología de la investigación científica*.
- Sotomayor J. et al. (2021). Gestión administrativa en el proceso presupuestal del sector educación. *Revista Multidisciplinar*, 3. doi:https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i6.1195
- Vargas J. y Zavaleta W. (2020). La gestión del presupuesto por resultados y la calidad del gasto en gobiernos locales. *Visión de Futuro*, 37-59. doi:<https://doi.org/10.36995/j.visiondefuturo.2020.24.02.002.es>
- Varillas R. (2018). *Factores relevantes que inciden sustancialmente en el costo de una obra de infraestructura vial*. doi:[oai:repositorio.pucp.edu.pe:123456789/147116](https://oai.repositorio.pucp.edu.pe/123456789/147116)
- Verde, J. (2022). La infraestructura vial y el desarrollo competitivo de la provincia de Coronel Portillo, Ucayali. 128. doi:<https://doi.org/10.17268/sciendo.2022.016>
- Vilchez, M, et al. (2020). Evaluación de la eficiencia y eficacia en la contratación de obras mediante licitación pública. *Revista Universidad y Sociedad*, 253-259. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202020000300253
- Yactayo, E. (2019). La ejecución presupuestal de ESSALUD del Perú como un instrumento de gestión. *Pensamiento Crítico*. doi:<https://doi.org/10.15381/pc.v24i1.16561>
- Zavala R. (2019). *DETERMINANTES DE LA EFICIENCIA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN*. Santiago de Chile. Obtenido de https://www.bibliotecadigital.uchile.cl/permalink/56UDC_INST/25canv/alma991007579764903936

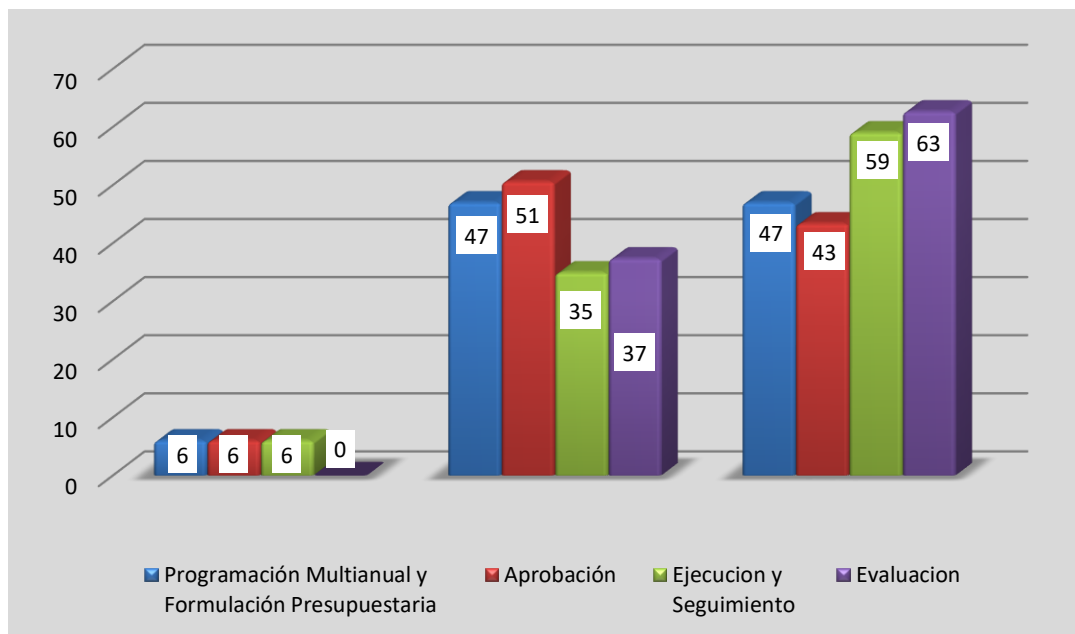
ANEXOS

Figura 1
Proceso presupuestario



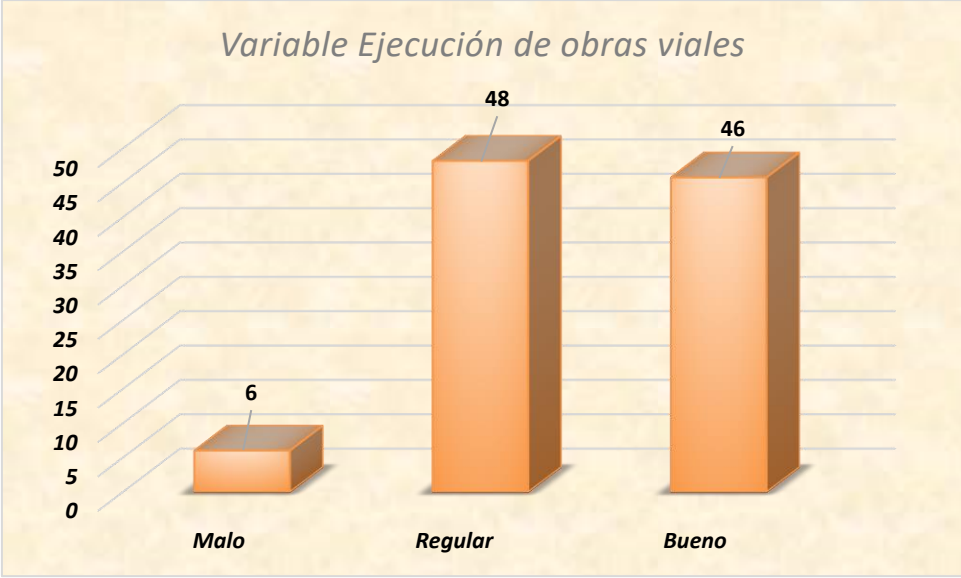
Nota. Datos recogidos con el cuestionario

Figura 2
Dimensiones de la variable proceso presupuestario anexo



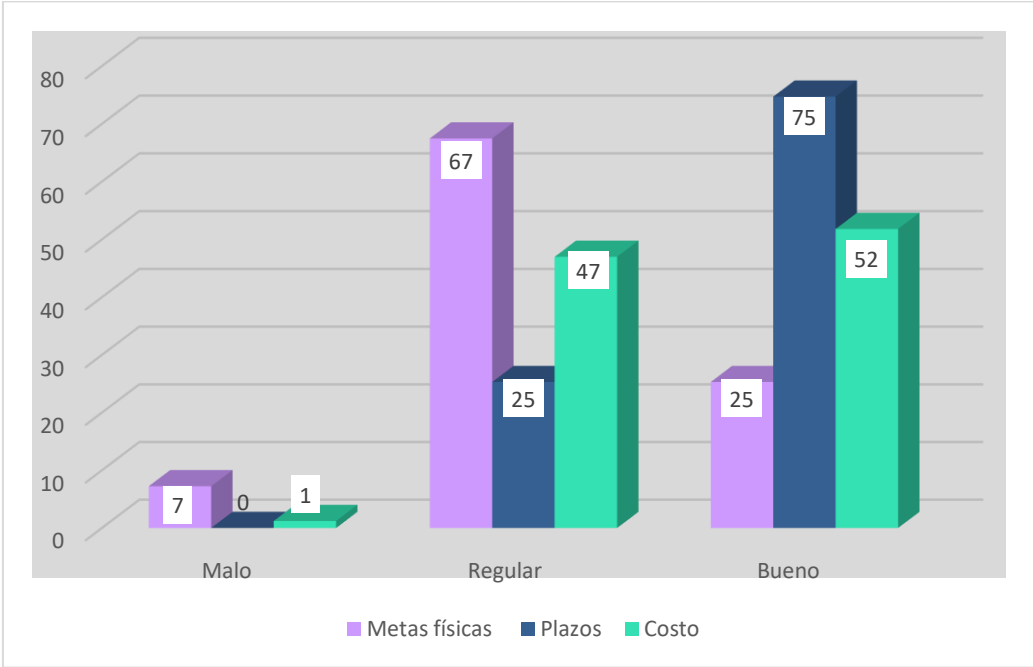
Nota. Los datos fueron recogidos de la aplicación del cuestionario

Figura 3
Variable Ejecución de obras viales



Nota. Los datos fueron recogidos de la aplicación del cuestionario

Figura 4
Dimensiones de la variable ejecución de obras viales



Nota. Los datos fueron recogidos de la aplicación del cuestionario

Tabla 8 : Prueba de normalidad de las variables

	Kolmogórov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Proceso Presupuestario	,130	83	,001	,948	83	,002
Ejecución de obras viales	,124	83	,003	,926	83	,000

4.2. Tablas Bivariadas anexos

Tabla 9

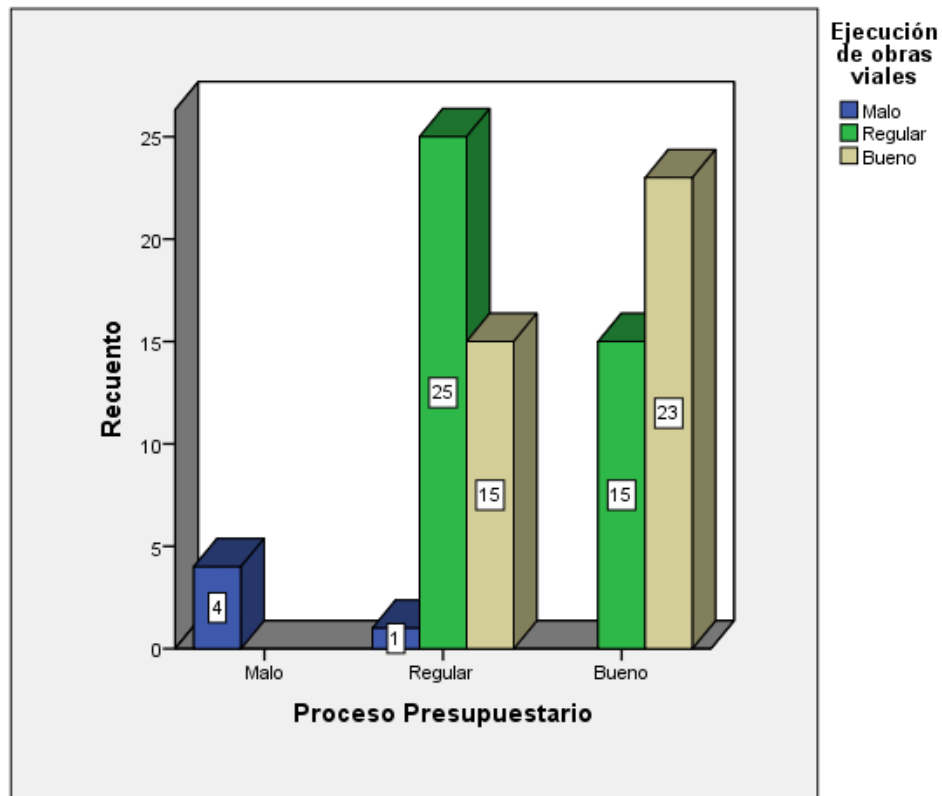
Tabla cruzada de la variable proceso presupuestario y ejecución de obras viales

		Ejecución de obras viales			
		Malo	Regular	Bueno	Total
Proceso Presupuestario	Malo	4	0	0	4
		100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	Regular	1	25	15	41
		2,4%	61,0%	36,6%	100,0%
Bueno	0	15	23	38	
		0,0%	39,5%	60,5%	100,0%
Total	5	40	38	83	
		6,0%	48,2%	45,8%	100,0%

Nota. Los datos fueron recogidos de la aplicación del cuestionario

Figura 5

Resultados cruzados de la variable proceso presupuestario y ejecución de obras viales



En la tabla se presentan los datos cruzados sobre el proceso presupuestario y la ejecución de obras viales. Del total de encuestados, 41 representa a la mayoría, de los cuales, el 61% considera que el proceso presupuestario es regular, al mismo tiempo precisan que la ejecución de obras viales también es regular.

Tabla 10

Prueba de normalidad de las variables y sus dimensiones

	Kolmogórov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Programación Multianual y Formulación Presupuestaria	,117	83	,007	,960	83	,011
Aprobación	,129	83	,002	,966	83	,026
Ejecución y Seguimiento	,133	83	,001	,954	83	,005
Evaluación	,133	83	,001	,969	83	,043
Proceso Presupuestario	,130	83	,001	,948	83	,002
Metas físicas	,149	83	,000	,948	83	,002
Plazos	,099	83	,042	,975	83	,108
Costo	,116	83	,007	,965	83	,022

Ejecución de obras viales	,124	83	,003	,926	83	,000
---------------------------	------	----	------	------	----	------

a. Corrección de significación de Lilliefors

Prueba de normalidad

Tabla 11

Prueba de normalidad de las variables y sus dimensiones

	Kolmogórov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Programación Multianual y Formulación Presupuestaria	,117	83	,007	,960	83	,011
Aprobación	,129	83	,002	,966	83	,026
Ejecución y Seguimiento	,133	83	,001	,954	83	,005
Evaluación	,133	83	,001	,969	83	,043
Proceso Presupuestario	,130	83	,001	,948	83	,002
Metas físicas	,149	83	,000	,948	83	,002
Plazos	,099	83	,042	,975	83	,108
Costo	,116	83	,007	,965	83	,022
Ejecución de obras viales	,124	83	,003	,926	83	,000

Proceso Presupuestario																						
	Multianual y Formulación					Aprobación					Ejecución y Seguimiento					Evaluación						
	1	2	3	4	D1X	5	6	7	8	D2X	9	10	11	12	D3X	13	14	15	16	17	D4X	VX
1	3	4	4	4	15	3	2	4	4	13	4	4	4	4	16	4	3	2	4	4	17	61
2	2	4	4	5	15	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	5	2	2	4	4	17	64
3	3	3	3	3	12	2	3	3	3	11	3	4	3	3	13	3	2	2	3	3	13	49
4	2	3	2	4	11	5	2	3	2	12	3	3	3	4	13	3	4	1	4	3	15	51
5	3	4	4	3	14	4	2	4	4	14	4	3	4	4	15	3	2	3	3	4	15	58
6	2	3	3	3	11	3	2	3	4	12	3	3	3	4	13	3	2	2	3	3	13	49
7	2	3	4	3	12	4	2	3	3	12	3	4	3	4	14	3	2	2	3	3	13	51
8	3	4	3	4	14	4	3	4	3	14	4	4	4	4	16	3	3	3	3	4	16	60
9	2	3	4	3	12	2	3	3	3	11	3	2	3	3	11	3	2	2	3	3	13	47
10	2	3	3	4	12	3	3	3	4	13	3	3	3	3	12	4	2	3	3	3	15	52
11	3	4	4	3	14	4	3	4	3	14	4	4	4	5	17	5	4	5	5	3	22	67
12	4	5	4	3	16	4	3	3	5	15	4	3	4	4	15	5	5	4	4	3	21	67
13	4	3	3	3	13	4	3	3	3	13	4	3	3	3	13	3	3	4	3	4	17	56
14	4	5	4	3	16	4	4	4	3	15	4	5	4	4	17	5	3	4	4	5	21	69
15	5	3	5	4	17	4	5	4	5	18	5	4	5	5	19	4	3	2	4	3	16	70
16	4	4	4	4	16	5	3	4	4	16	5	4	4	4	17	4	3	3	5	3	18	67
17	3	5	5	5	18	4	4	4	5	17	4	3	5	4	16	4	4	4	4	3	19	70
18	4	5	4	3	16	4	5	4	5	18	4	4	4	5	17	5	5	4	5	3	22	73
19	3	3	4	3	13	4	3	3	3	13	4	4	5	5	18	5	3	3	2	3	16	60
20	4	5	3	3	15	3	3	3	3	12	4	3	4	4	15	2	3	4	3	3	15	57
21	4	5	5	5	19	5	5	5	3	18	3	5	5	5	18	5	5	3	5	5	23	78
22	3	3	4	3	13	4	5	4	5	18	4	4	4	4	16	5	4	4	5	3	21	68
23	4	4	4	5	17	5	4	5	5	19	3	3	3	5	14	5	3	4	4	4	20	70
24	3	2	2	2	9	2	2	2	3	9	2	2	3	2	9	2	2	2	4	2	12	39
25	5	5	5	4	19	3	3	4	5	15	5	3	4	4	16	4	4	5	3	5	21	71
26	3	4	4	3	14	5	3	4	4	16	3	3	3	3	12	3	3	4	4	3	17	59
27	3	4	5	3	15	4	3	2	4	13	4	3	3	3	13	4	2	2	3	5	16	57
28	4	4	3	3	14	4	3	3	5	15	3	3	4	4	14	4	3	4	4	4	19	62
29	3	3	4	3	13	4	4	4	4	16	4	5	4	5	18	4	3	2	4	4	17	64
30	4	5	4	3	16	5	5	4	5	19	4	3	4	4	15	4	4	4	4	4	20	70
31	4	2	2	4	12	2	3	3	2	10	4	3	2	2	11	2	2	4	2	5	15	48
32	3	4	4	3	14	2	3	4	3	12	4	3	3	3	13	5	3	3	2	4	17	56
33	5	5	4	3	17	4	3	3	2	12	5	2	1	3	11	4	3	2	2	3	14	54
34	4	4	4	5	17	5	4	4	5	18	5	3	4	4	16	3	3	4	1	4	15	66
35	3	4	4	3	14	5	3	4	4	16	4	5	4	4	17	4	3	2	3	3	15	62
36	4	2	2	4	12	4	3	2	2	11	2	4	2	3	11	3	2	2	2	3	12	46
37	3	5	5	5	18	4	4	5	3	16	4	4	4	4	16	4	3	2	2	3	14	64
38	4	4	3	3	14	3	3	4	4	14	4	4	3	4	15	4	3	3	3	3	16	59
39	3	3	4	3	13	4	2	2	3	11	5	3	5	5	18	4	3	2	2	3	14	56
40	5	5	5	4	19	4	3	4	4	15	4	3	3	2	12	5	4	2	3	3	17	63
41	1	1	3	3	8	2	3	2	2	9	3	2	2	2	9	4	2	4	2	2	14	40
42	4	5	5	4	18	4	4	4	4	16	4	3	3	5	15	2	5	5	4	4	20	69
43	1	5	4	4	14	5	2	3	2	12	4	3	3	3	13	4	3	3	4	5	19	58
44	3	3	2	2	10	2	2	2	3	9	2	3	2	2	9	2	2	3	2	2	11	39
45	4	4	3	3	14	3	2	3	4	12	4	3	3	3	13	4	4	3	2	4	17	56

46	5	5	4	3	17	4	2	3	3	12	4	4	4	3	15	4	4	3	3	5	19	63
47	3	2	2	4	11	4	3	4	3	14	4	5	4	5	18	3	4	4	4	4	19	62
48	5	5	4	4	18	5	4	5	5	19	5	5	5	4	19	5	5	5	4	5	24	80
49	4	4	3	3	14	3	3	3	4	13	4	4	4	5	17	4	5	3	3	2	17	61
50	5	5	4	5	19	4	3	3	3	13	4	5	4	5	18	2	2	3	4	3	14	64
51	4	4	4	3	15	4	3	3	5	15	4	3	3	3	13	5	4	3	3	2	17	60
52	5	5	3	5	18	4	5	5	5	19	5	5	5	3	18	5	5	4	5	5	24	79
53	3	4	4	3	14	4	4	4	3	15	5	3	5	3	16	3	5	3	4	4	19	64
54	3	2	2	2	9	3	2	2	2	9	2	2	2	2	8	3	2	3	2	2	12	38
55	2	3	3	4	12	5	3	4	4	16	5	4	5	5	19	3	3	3	3	3	15	62
56	4	4	4	4	16	4	4	4	5	17	5	5	4	4	18	3	2	2	3	4	14	65
57	3	4	5	4	16	4	5	4	5	18	3	3	4	5	15	4	2	3	3	5	17	66
58	4	4	3	3	14	4	3	3	3	13	5	3	4	4	16	5	4	5	5	5	24	67
59	3	3	4	3	13	3	3	3	3	12	4	3	2	4	13	5	5	4	4	3	21	59
60	5	5	5	4	19	4	2	2	3	11	4	3	3	5	15	3	3	4	5	5	20	65
61	1	1	3	3	8	4	3	4	4	15	4	4	4	4	16	5	3	4	4	4	20	59
62	4	5	5	4	18	4	3	2	4	13	5	5	4	5	19	4	3	2	4	4	17	67
63	1	5	4	4	14	4	4	4	4	16	5	3	3	2	13	4	3	3	5	4	19	62
64	3	3	4	4	14	5	2	3	2	12	2	3	4	3	12	4	4	4	4	5	21	59
65	4	4	3	3	14	4	2	4	4	14	4	3	3	2	12	5	5	4	5	5	24	64
66	5	5	4	3	17	3	2	3	4	12	5	4	4	5	18	5	3	3	2	2	15	62
67	3	2	2	4	11	4	2	3	3	12	4	4	4	4	16	2	3	4	3	4	16	55
68	5	5	4	4	18	4	3	4	3	14	3	4	3	3	13	4	3	3	2	5	17	62
69	4	4	3	3	14	2	3	3	3	11	3	4	3	4	14	5	4	4	5	5	23	62
70	5	5	4	5	19	3	3	3	4	13	4	3	4	4	15	5	3	4	4	4	20	67
71	4	4	4	3	15	4	3	3	3	13	3	3	3	4	13	4	3	4	4	3	18	59
72	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	3	4	3	4	14	4	4	5	3	3	19	64
73	3	4	5	3	15	4	5	4	5	18	4	4	4	4	16	3	3	4	4	3	17	66
74	3	2	2	4	11	5	3	4	4	16	3	2	3	3	11	3	2	2	3	4	14	52
75	4	4	3	3	14	4	4	4	5	17	3	3	3	3	12	4	2	3	3	5	17	60
76	5	5	4	5	19	4	5	4	5	18	4	5	4	5	18	5	4	5	5	5	24	79
77	4	4	4	3	15	4	3	3	3	13	4	3	4	4	15	5	5	4	4	3	21	64
78	4	3	3	2	12	3	3	3	3	12	4	3	4	5	16	3	3	4	5	5	20	60
79	5	4	3	3	15	4	2	2	3	11	4	5	4	4	17	5	3	4	4	4	20	63
80	5	3	4	3	15	4	3	4	4	15	5	4	5	5	19	4	3	2	4	4	17	66
81	5	5	4	5	19	4	3	2	4	13	5	4	4	4	17	4	3	3	5	4	19	68
82	3	3	3	3	12	4	4	4	4	16	4	3	5	4	16	4	4	4	4	5	21	65
83	2	2	2	2	8	2	2	2	2	8	3	2	2	2	9	2	2	4	2	2	12	37

Ejecución de obras viales																					
Metas físicas							Plazos							Costo							
18	19	20	21	22	23	D1Y	24	25	26	27	28	D2Y	29	30	31	32	33	34	D3Y	VY	
3	4	3	3	3	2	16	4	4	4	4	4	20	4	4	2	3	4	3	20	56	
2	4	4	4	5	3	19	5	4	4	4	4	21	5	4	2	2	4	4	21	61	
3	3	3	3	5	1	17	4	2	3	3	3	15	5	4	1	2	4	4	20	52	
2	3	3	4	3	2	15	3	2	3	3	3	14	3	3	2	3	5	4	20	49	
3	4	5	4	3	3	19	3	4	4	4	4	19	4	3	3	3	4	4	21	59	
2	3	3	3	4	2	15	3	3	3	3	3	15	4	3	2	2	3	3	17	47	
2	3	3	3	4	2	15	4	3	3	3	3	16	3	3	2	2	3	3	16	47	
3	4	3	4	4	4	18	3	4	4	4	4	19	3	4	4	4	3	3	21	58	
2	3	3	3	2	2	13	3	3	3	3	3	15	3	3	2	2	3	3	16	44	
2	3	3	4	3	2	15	3	3	3	3	3	15	4	4	3	2	4	4	21	51	
5	4	5	4	4	4	22	4	4	4	4	5	21	3	5	4	5	2	2	21	64	
5	5	5	5	5	5	25	3	5	5	5	4	22	4	5	3	5	1	1	19	66	
4	3	3	3	3	4	16	3	4	3	3	3	16	4	3	3	4	2	2	18	50	
5	4	5	3	4	4	21	4	4	4	4	3	19	4	5	4	4	3	3	23	63	
5	4	3	3	4	3	19	3	4	4	3	3	17	4	5	3	5	2	2	21	57	
4	4	3	4	3	3	18	3	5	5	4	5	22	4	3	3	4	2	2	18	58	
4	4	4	4	2	5	18	4	4	4	3	4	19	4	4	3	4	2	2	19	56	
5	5	4	4	5	3	23	3	4	5	5	5	22	4	5	5	4	2	2	22	67	
4	4	4	4	4	4	20	3	5	5	4	5	22	4	5	5	4	3	3	24	66	
5	4	4	3	5	5	21	5	3	3	3	3	17	4	5	3	4	4	4	24	62	
5	5	5	4	4	4	23	5	5	5	5	5	25	5	5	5	5	5	3	28	76	
4	4	4	3	5	5	20	3	4	4	4	5	20	3	4	3	4	3	3	20	60	
5	4	3	5	5	4	22	4	4	4	3	3	18	4	5	3	5	4	4	25	65	
2	2	3	2	2	3	11	3	3	2	2	2	12	2	4	2	2	2	2	14	37	
5	5	5	5	5	5	25	4	4	4	5	5	22	4	5	5	5	3	4	26	73	
4	3	3	4	5	5	19	3	4	3	2	4	16	3	3	2	4	3	5	20	55	
2	5	3	4	4	3	18	5	5	5	5	5	25	4	5	4	5	5	4	27	70	
4	4	5	4	3	5	20	4	4	4	4	3	19	4	4	4	4	4	5	25	64	
5	5	4	4	3	4	21	3	5	5	4	5	22	4	3	4	4	3	3	21	64	
3	3	3	5	5	5	19	5	4	3	4	4	20	4	4	3	4	5	5	25	64	
2	2	3	4	3	2	14	4	4	3	3	3	17	3	3	3	4	3	4	20	51	
5	4	5	5	3	5	22	3	4	4	4	3	18	4	5	4	4	4	3	24	64	
5	4	3	4	5	5	21	5	4	4	3	3	19	4	5	3	5	5	4	26	66	
4	4	3	5	4	5	20	5	5	5	4	5	24	4	3	3	4	4	3	21	65	
4	4	4	3	3	3	18	2	4	3	4	4	17	4	4	3	4	3	5	23	58	
4	4	3	2	3	3	16	5	2	3	3	3	16	4	3	2	3	3	5	20	52	
4	5	5	4	5	4	23	4	4	5	4	5	22	5	4	4	5	4	3	25	70	
4	5	4	4	3	4	20	4	4	4	4	5	21	4	4	5	3	3	4	23	64	
3	4	5	4	3	4	19	3	4	4	4	5	20	3	5	5	4	3	5	25	64	
3	5	4	4	4	4	20	3	4	4	5	5	21	4	5	5	5	3	5	27	68	
2	2	2	4	2	2	12	2	2	2	2	4	12	2	2	3	2	2	2	13	37	
4	5	3	4	3	4	19	5	2	5	5	5	22	5	5	5	5	4	5	29	70	
3	3	4	4	3	3	17	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	5	4	25	62	
3	2	2	2	3	2	12	2	2	2	2	3	11	2	2	3	3	2	2	14	37	
5	4	3	3	3	3	18	4	3	3	2	4	16	3	3	2	4	5	4	21	55	

3	4	2	5	3	5	17	5	4	3	4	4	20	4	4	3	4	4	5	24	61
3	4	5	3	4	5	19	4	5	5	5	5	24	4	5	4	3	4	3	23	66
4	5	4	4	5	5	22	4	5	5	5	5	24	5	5	4	5	5	3	27	73
3	3	5	5	5	4	21	5	4	4	4	5	22	3	5	5	5	4	3	25	68
5	4	4	4	5	5	22	3	4	4	4	3	18	4	5	4	4	4	4	25	65
4	3	5	5	5	5	22	5	4	4	4	3	20	4	4	5	3	3	4	23	65
5	5	5	4	5	4	24	4	5	5	5	5	24	5	5	5	5	4	5	29	77
4	4	4	4	4	4	20	4	4	4	4	3	19	4	5	4	4	4	3	24	63
2	3	2	2	2	3	11	3	2	2	3	2	12	2	2	3	2	2	3	14	37
3	4	5	5	4	4	21	4	5	5	4	5	23	4	3	4	3	2	3	19	63
4	4	5	5	4	5	22	4	2	2	3	3	14	3	3	3	4	4	4	21	57
4	3	5	3	5	5	20	3	3	3	3	3	15	3	3	3	3	4	4	20	55
3	3	4	4	5	4	19	3	5	4	4	5	21	5	5	5	4	4	4	27	67
2	5	3	3	3	4	16	3	3	4	4	5	19	5	5	4	4	3	3	24	59
5	3	5	4	3	4	20	5	4	4	4	4	21	3	3	4	4	3	4	21	62
4	4	4	4	3	2	19	5	5	1	4	4	19	3	3	3	3	3	4	19	57
5	4	5	5	4	4	23	4	4	5	3	2	18	3	5	4	4	4	4	24	65
5	4	4	4	5	4	22	4	5	3	4	4	20	4	4	4	5	4	3	24	66
3	5	5	4	5	5	22	4	5	3	4	4	20	4	3	3	3	3	4	20	62
4	5	4	4	3	3	20	5	5	4	4	4	22	4	5	4	5	4	5	27	69
3	3	4	4	5	4	19	4	2	3	3	3	15	3	4	4	4	4	3	22	56
4	3	4	4	4	4	19	2	3	4	2	3	14	3	4	4	4	4	3	22	55
4	3	5	3	3	4	18	5	4	3	2	2	16	4	3	2	5	5	5	24	58
5	4	4	4	5	4	22	2	4	4	4	3	17	4	4	4	3	3	3	21	60
4	4	3	5	3	4	19	3	4	4	5	4	20	4	3	4	5	4	5	25	64
5	4	5	3	4	4	21	4	5	5	5	4	23	4	4	4	3	3	3	21	65
5	4	3	3	4	3	19	4	4	5	4	4	21	4	4	3	5	4	3	23	63
4	4	3	4	3	3	18	3	3	4	4	3	17	3	4	3	3	3	4	20	55
4	4	4	4	2	5	18	4	2	3	4	4	17	3	3	3	4	4	3	20	55
5	5	4	4	5	3	23	3	2	4	4	4	17	4	4	4	4	3	5	24	64
4	4	4	4	4	4	20	4	4	5	3	2	18	3	5	4	3	4	3	22	60
5	4	4	3	5	5	21	4	5	3	4	4	20	4	3	3	4	4	5	23	64
5	5	5	4	4	4	23	5	5	4	4	4	22	4	5	4	5	5	5	28	73
4	4	4	3	5	5	20	5	4	3	3	3	18	3	4	4	3	5	5	24	62
5	4	3	5	5	4	22	4	4	4	2	3	17	3	4	4	3	3	3	20	59
4	4	3	4	4	4	19	3	4	2	4	3	16	5	5	5	5	3	3	26	61
5	5	5	5	5	5	25	4	4	3	3	3	17	3	3	3	3	3	5	20	62
2	3	3	2	2	2	12	2	3	2	2	3	12	2	3	3	2	2	2	14	38

ANEXO : MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: Proceso Presupuestario y ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Apurímac,2022

AUTOR: Veriosca Herrera Ponce

MATRIZ DE CONSISTENCIA			
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES / CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS
<p>Problema principal:</p> <p>¿Cuál es la relación que existe entre el proceso presupuestario y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac 2022?</p> <p>Problemas secundarios:</p> <p>¿Qué relación existe entre la Programación Multianual y Formulación Presupuestaria la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Establecer la relación que existe entre el proceso presupuestario y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones –Apurímac - 2022</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>Establecer la relación que existe entre la programación Multianual y Formulación presupuestaria y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022.</p>	<p>Hipótesis general: (de existir)</p> <p>Existe una relación significativa entre el proceso presupuestario y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac 2022</p> <p>Hipótesis específicas:</p> <p>La Programación Multianual y Formulación Presupuestaria se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022.</p>	<p>Variable/categoría 1: PROCESO PRESUPUESTARIO</p> <p>Concepto: Según el área de servicios de investigación y seguimiento presupuestal del MEF (2021, p. 01) manifiesta que: “El proceso presupuestario es una gama de fases que se llevan a cabo durante un ejercicio fiscal, que sirve para la aplicación del presupuesto en el sector público; está sujeta y ligada a las reglas fiscales establecidas en el Macro Macroeconómico Multianual.”</p>

<p>¿Qué relación existe entre la Aprobación y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac 2022?</p> <p>¿Qué relación existe entre la ejecución y seguimiento con respecto a la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022?</p>	<p>Establecer la relación que existe entre la Aprobación y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022</p> <p>Establecer la relación que existe entre la ejecución y seguimiento respecto a la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022</p> <p>Establecer la relación que existe entre la evaluación y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022</p>	<p>La aprobación se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022.</p> <p>La ejecución y seguimiento se relaciona significativamente con la ejecución de viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022</p> <p>La evaluación se relaciona significativamente con la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac, 2022</p>		
<p>¿Qué relación existe entre la evaluación y la ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Apurímac 2022?</p>			<p>Dimensiones/Subcategorías (definir)</p>	<p>Indicadores</p>
			<p>1. Programación Multianual y Formulación Presupuestaria</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Estimación de ingresos presupuestales ● Estimación de las asignaciones presupuestales ● Escala de prioridades ● Determinación de Metas presupuestales
			<p>2. Aprobación</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Tiempo de aprobación presupuestaria ● Proyección adecuada y precisa de ingresos y gastos ● Aplicación de la normatividad vigente

			<ul style="list-style-type: none"> • Principales proyectos de inversión 		
		<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de ejecución mensual presupuestaria • Ejecución de obras viales • Registros administrativos • Garantizar el cumplimiento de las actividades. 			
		<ul style="list-style-type: none"> • Medir el logro de resultados del presupuesto • Cumplimiento de los objetivos institucionales • Garantizar el cierre de brechas • Garantizar el uso adecuado de los recursos financieros 			
		<p>Variable/categoría 2: EJECUCION DE OBRAS VIALES Concepto: Según el centro Integral de Educación Continua (2007), la ejecución de obras en general es una actividad técnica perteneciente al campo de la ingeniería. La ejecución de obra en el caso de ser pública involucra, requisitos, tanto económicos y legales procedimientos, que derivan de obligaciones.</p>			
		Dimensiones	Indicadores	Ítems	Niveles o rangos
		1. Metas físicas	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto de obra • Porcentaje de Ejecución Física • Cierre de Brechas 	1-4	Buena (19 – 25) Regular (12 – 18) Mala (4 – 11) Buena

			2. Plazos	<ul style="list-style-type: none"> • Cronograma • Duración real de la obra • Requerimiento 	5-8	(19 – 25) Regular (12 – 18) Mala (4 – 11)
			3. Costo	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de cumplimiento • Monto final de obra • Porcentaje de costo final 	9-12	Buena (19 – 25) Regular (12 – 18) Mala (4 – 11)
TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN (sustentado)	POBLACIÓN Y MUESTRA (sustentado)					
TIPO: Aplicado DISEÑO: No experimental NIVEL O ALCANCE: Correlacional	POBLACIÓN: 105 trabajadores TIPO DE MUESTREO: No Probabilístico TECNCA DE SELECCIÓN DE DATOS: por determinación propia TAMAÑO DE MUESTRA: 83 trabajadores					

ANEXO 2: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

TÍTULO: Proceso Presupuestario y ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones
Apurímac,2022

AUTOR: Veriosca Herrera Ponce

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable/categoría 1: PROCESO PRESUPUESTARIO	Concepto: Según el área de servicios de investigación y seguimiento presupuestal del MEF (2021, p. 01) manifiesta que: "El proceso presupuestario es una gama de fases que se llevan a cabo durante un ejercicio fiscal, que sirve para la aplicación del presupuesto en el sector público; está sujeta y ligada al as reglas fiscales establecidas en el Macro Macroeconómico Multianual."	Para medir la variable se tomará en cuenta los indicadores que se han obtenido de las dimensiones. Cada indicador se convertirá en un ítem con alternativas ordinales según escala de LICKERT y acompañado de índices numéricos que facilitará el procesamiento estadístico a través del programa SPSS 26, para este efecto se realizará previamente la categorización correspondiente.	1. Programación Multianual y Formulación Presupuestaria 2. Aprobación 3. Ejecucion Seguimineto y	<ul style="list-style-type: none"> Estimación de ingresos presupuestales Estimación de las asignaciones presupuestales Escala de prioridades Determinación de Metas presupuestales Tiempo de aprobación presupuestaria Proyección adecuada y precisa de ingresos y gastos Aplicación de la normatividad vigente Principales proyectos de inversión Porcentaje de ejecución mensual presupuestaria 	Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1) Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1) Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)

Variable/categoría 2: EJECUCION DE OBRAS VIALES	<p>Según Medina (2018), la ejecución de obras viales repercute de manera significativa en el desarrollo de una región y por ende de un país.</p> <p>Siendo su ejecución una etapa importante ligada a criterios de productividad y eficiencia que tienen incidencia en el</p>		4. Evaluación	<ul style="list-style-type: none"> • Ejecución de obras viales • Registros administrativos • Garantizar el cumplimiento de las actividades. 	Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)
				<ul style="list-style-type: none"> • Medir el logro de resultados del presupuesto • Cumplimiento de los objetivos institucionales • Garantizar el cierre de brechas • Garantizar el uso adecuado de los recursos financieros 	Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)
			1. Metas físicas	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto de obra • Porcentaje de Ejecución Física • Cierre de Brechas 	Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)
			2. Plazos	<ul style="list-style-type: none"> • Cronograma • Duración real de la obra • Requerimiento 	Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)
			3. Costo	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de cumplimiento • Monto final de obra • Porcentaje de costo final 	Ordinal Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2)

	cumplimiento de sus metas físicas plazos y costos				Nunca (1)
--	---------------------------------------------------	--	--	--	-----------

Abancay, 07 de noviembre del 2022

REGION APURIMAC
DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES APURIMAC
SECRETARIA DRTC. A.P.
REGISTROS N° 3320 FOLIOS N° 01F
FECHA: 07 NOV 2022
FIRMA: [Firma] HORA: 12:20

CARTA N° 0049-2022-VHP.

Señor:

ING. NEVELY TORIBIO PERALTA C.

DIRECTOR REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL GORE APURIMAC

Presente. -

ASUNTO : SOLICITO AUTORIZACION PARA APLICAR INVESTIGACION Y PUBLICACION DE LA IDENTIDAD EN LOS RESULTADOS DE ESTUDIOS.

Por medio de la presente me dirijo a usted para saludarle cordialmente y a su vez hacer de conocimiento que soy, la Ing. Veriosca Herrera Ponce, identificada con DNI N° 71533776 y con domicilio en la Urb, Luis Alberto Sánchez Mza A lote 4, provincia de Abancay y Departamento de Apurímac, estudiante del III ciclo del programa de estudio de Maestría en gestión pública de la Universidad de Postgrado Cesar Vallejo Filial Lima.

Estoy realizando mi investigación titulada "Proceso Presupuestario y ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Apurímac- 2022", bajo el asesoramiento de la Dra. Giovanna Edith Ruiz Villavicencio con ORCID: 0000-0001-9216-4456. Para ello necesito aplicar los instrumentos de mi investigación en la institución que usted dirige, también solicito la autorización de su institución para publicar su identidad en los resultados de las investigaciones que se tendrán cuando termine la tesis, asimismo pedo brindar las facilidades adicionales que necesite.

Cabe mencionar que, la autorización debe estar visada por su persona como autoridad de su organización para publicar su identidad en los resultados de las investigaciones, firmado el formato oficial que solicita la UCV (adjunto al presente).

Concedora de su gesto de apoyo, no dudo que la presente tenga la aceptación esperada.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para expresar a usted mi mayor consideración y estima.

Atentamente,

DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES APURIMAC
PROVOCADO:
A: [Firma]
ASUNTO: AUTORIZACION
[Firma] [Firma]

[Firma]

VERIOSCA HERRERA PONCE

DNI: 71533776

REGION APURIMAC
DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES APURIMAC
MESA DE PARTES DRTC. APU.
REGISTROS N° 3399 FOLIOS N° 01F
FECHA: 10 NOV 2022
FIRMA: [Firma] HORA: 11:40 am

Cel: 992 970 192



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

DATOS GENERALES

Nombre de la Organización	RUC: 20408299382
DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES APURIMAC	
Nombre del Titular o Representante Legal:	
Nombres y Apellidos: <i>Nevelly Toribio Peraita Capcha</i>	DNI: <i>07762215</i>

Consentimiento:

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

Nombre del Trabajo de Investigación	
"Proceso Presupuestario y ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Apurímac- 2022"	
Nombre del Programa Académico:	
Maestría en Gestión Pública	
Autor Nombres y Apellidos: Veriosca Herrera Ponce	DNI: 71533776

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.

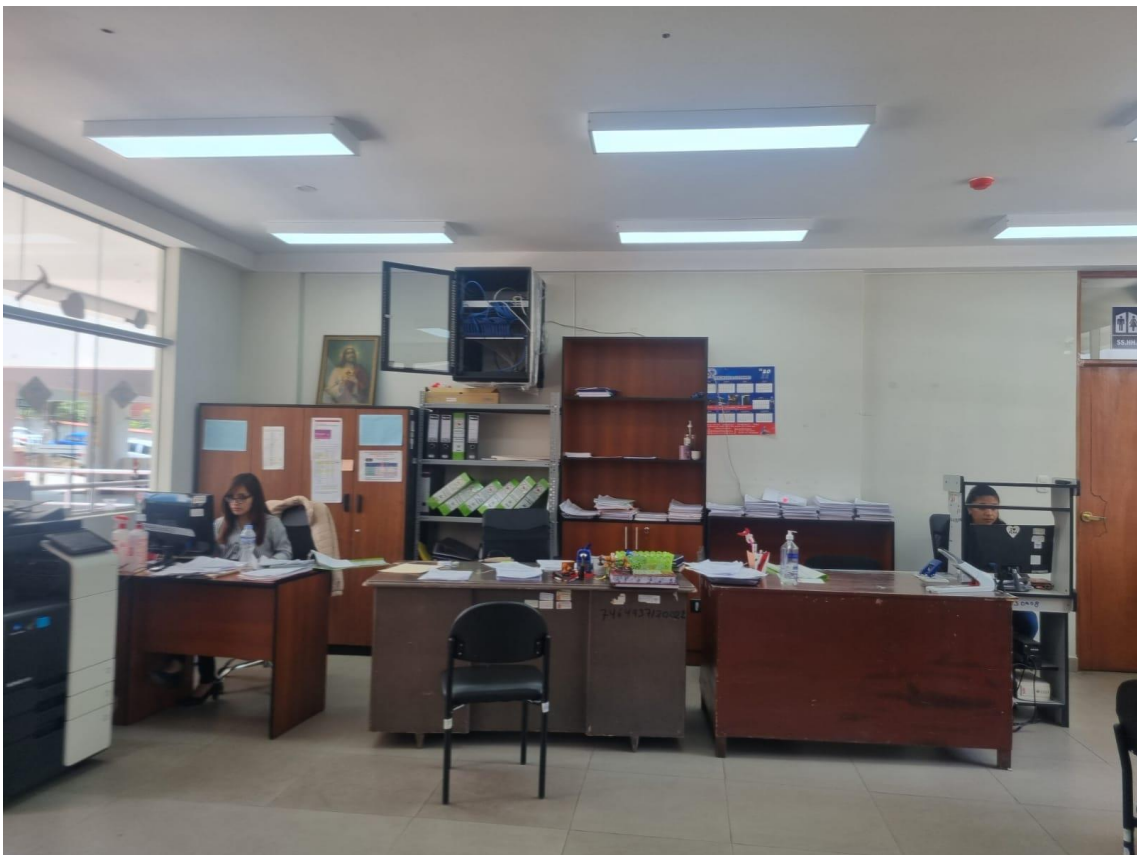
Lugar y Fecha: Abancay Noviembre del 2022.

Firma


 (Titular o Representante Legal de la Institución)

(*) Código de Ética en Investigación de la Universidad Cesar Vallejo- artículo 78, literal "f". Para difundir o publicar los resultados de u trabajo de investigación es necesario mantener bajo anonimato el nombre de la institución, donde se llevo 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 deberá incluir la denominación de la organización, pero si será necesario describir sus características.









PROCESO PRESUPUESTARIO

INSTRUCCIONES: A continuación, encontrarás afirmaciones sobre maneras de pensar, sentir y actuar. Lee cada una con mucha atención; luego, marca la respuesta que mejor te describe con una X según corresponda. Recuerda, no hay respuestas buenas, ni malas. Contesta todas las preguntas con la verdad.

OPCIONES DE RESPUESTA:

- S = Siempre
- CS = Casi Siempre
- AV = Algunas Veces
- CN = Casi Nunca
- N = Nunca

Nº	PREGUNTAS	S	CS	AV	CN	N
1.	¿Estiman de ingresos presupuestales en base a su Plan Operativo Institucional?	S	CS	AV	CN	N
2.	¿Realizan las asignaciones presupuestales en base a los proyectos viales priorizados?	S	CS	AV	CN	N
3.	¿A nivel institucional cuentan con una escala de prioridades en cuanto a la programación multianual que realizan anualmente?	S	CS	AV	CN	N
4.	¿Determinan las metas presupuestales para los proyectos viales programados y su respectiva formulación?	S	CS	AV	CN	N
5.	¿En cuanto a la aprobación presupuestaria, que realiza el congreso de la república, demora mucho tiempo?	S	CS	AV	CN	N
6.	¿Realizan una adecuada proyección adecuada y precisa de ingresos y gastos?	S	CS	AV	CN	N
7.	¿Realizan una adecuada aplicación de la normatividad vigente?	S	CS	AV	CN	N
8.	¿Previo a las acciones de aprobación, priorizan principales proyectos de inversión?	S	CS	AV	CN	N
9.	¿Realizan adecuados porcentajes de ejecución mensual presupuestaria?	S	CS	AV	CN	N
10.	¿En aplicación de la normatividad vigente ejecutan obras viales con la finalidad de cerrar brechas en el sector transporte?	S	CS	AV	CN	N
11.	¿Para la verificación de datos de ejecución de las obras viales realizan registros administrativos?	S	CS	AV	CN	N
12.	¿Cómo institución dedicada al sector transporte garantizan el cumplimiento de las actividades?	S	CS	AV	CN	N
13.	¿En cuanto a la ejecución de proyectos de inversión miden el logro de sus resultados del presupuesto que ejecutan?	S	CS	AV	CN	N
14.	¿Anualmente logran cumplir de los objetivos institucionales que se han trazado en el POI?	S	CS	AV	CN	N
15.	¿En cuanto a la ejecución de proyectos de inversión viales, como entidad garantizan que estos estén orientados al cierre de brechas?	S	CS	AV	CN	N
16.	¿Logran cumplir con los objetivos institucionales trazados trimestralmente?	S	CS	AV	CN	N
16.	¿A nivel institucional garantizan el uso adecuado de los recursos financieros que fueron transferidos?	S	CS	AV	CN	N

Gracias por completar el cuestionario.



EJECUCION DE OBRAS VIALES

INSTRUCCIONES: A continuación, encontrarás afirmaciones sobre maneras de pensar, sentir y actuar. Lee cada una con mucha atención; luego, marca la respuesta que mejor te describe con una X según corresponda. Recuerda, no hay respuestas buenas, ni malas. Contesta todas las preguntas con la verdad.

OPCIONES DE RESPUESTA:

- S = Siempre
- CS = Casi Siempre
- AV = Algunas Veces
- CN = Casi Nunca
- N = Nunca

Nº	PREGUNTAS	S	CS	AV	CN	N
1.	¿El presupuesto asignado para la ejecución de obras viales, es siempre el adecuado?	S	CS	AV	CN	N
2.	¿El porcentaje de ejecución física está acorde a la programación establecida dentro del expediente técnico?	X	CS	AV	CN	N
3.	¿El cierre de brechas es su objetivo primordial a nivel institucional?	S	CS	AV	CN	N
4.	¿El presupuesto obras asignado permite determinar el uso de recursos adecuado?	S	CS	AV	CN	N
5.	¿El presupuesto obras siempre sufre modificaciones contractuales?	S	CS	AV	CN	N
6.	¿Existe diferencias sustanciales en cuanto al porcentaje de ejecución física vs ejecución financiera en las obras ejecutadas a nivel institucional?	S	CS	AV	CN	N
7.	¿En el proceso de ejecución de obras, se realizan mediciones en base al cronograma establecido en el expediente técnico?	S	CS	AV	CN	N
8.	¿El tiempo real de duración de obra es el mismo tiempo establecido en el expediente técnico aprobado?	S	CS	AV	CN	N
9.	¿Realizan los requerimientos de obra dentro de los plazos establecidos según normativa vigente?	S	CS	AV	CN	N
10.	¿Existen variaciones sustanciales respecto a las modificaciones en los cronogramas de obra?	S	CS	AV	CN	N
11.	¿El plazo contractual de obra difiere de manera sustancial en cuanto a lo previsto en el expediente técnico primigenio?	S	CS	AV	CN	N
12.	¿Mensualmente verifican el nivel de cumplimiento de cada obra ejecutada por su institución?	S	CS	AV	CN	N
13.	¿Existe variación en cuanto al monto final de las obras ejecutadas comparadas con el expediente técnico primigenio?	S	CS	AV	CN	N
14.	¿Existe diferencias de porcentajes de costo final de las obras viales con respecto a la aprobadas inicialmente?	S	CS	AV	CN	N
15.	¿El monto final de obra difiere sustancialmente con lo previsto en el expediente primigenio?	S	CS	AV	CN	N
16.	¿Existe variaciones de porcentajes del costo final de obra y lo previsto según el expediente técnico aprobado inicialmente?	S	CS	AV	CN	N
17.	¿A nivel institucional existe desbalance en cuanto a los costos programados y los costos ejecutados en los proyectos de inversión?	S	CS	AV	CN	N

Gracias por completar el cuestionario.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, GIOVANA EDITH RUIZ VILLAVICENCIO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Proceso Presupuestario y ejecución de obras viales en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Apurímac,2022", cuyo autor es HERRERA PONCE VERIOSCA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 17.00%, 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.

LIMA, 11 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
GIOVANA EDITH RUIZ VILLAVICENCIO DNI: 09809746 ORCID: 0000-0001-9216-4456	Firmado electrónicamente por: GRUIZVI01 el 28-12- 2022 14:05:30

Código documento Trilce: TRI - 0483262