

Inversión en infraestructura vial y su relación con el índice de competitividad de la región San Martín, periodo 2015-2020

por Claudia Mirian Santos Amasifuen

Fecha de entrega: 28-nov-2023 01:46p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 2200948196

Nombre del archivo: TESIS_CLAUDIA_SANTOS_-_VANIA_GONZALES_2.docx (723.81K)

Total de palabras: 15243

Total de caracteres: 87837



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución - 4.0 Internacional \(CC BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Vea una copia de esta licencia en <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>



Obra publicada con autorización del autor



1
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA

Tesis

**Inversión en infraestructura vial y su relación con
el índice de competitividad de la región San
Martín, periodo 2015-2020**

Para optar el título profesional de Economista

Autor:

Vania Antuanet Gonzales Ruíz

<https://orcid.org/0009-0007-4412-0509>

Claudia Mirian Santos Amasifuen

<https://orcid.org/0009-0009-7775-6803>

Asesor:

Econ. M. Sc. Carlos Adolfo Melgar Neyra

<https://orcid.org/0000-0002-0357-1218>

Coasesor:

Lic. Adm. Mtro. Lady Diana Arévalo Alva

<https://orcid.org/0000-0003-3093-689X>

Tarapoto, Perú

2023



1
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA

Tesis

**Inversión en infraestructura vial y su relación con
el índice de competitividad de la región San
Martín, periodo 2015-2020.**

Para optar el título profesional de Economista

Autor es:

Vania Antuanet Gonzales Ruíz
Claudia Mirian Santos Amasifuen

2
Sustentada y aprobada el 13 de junio del 2023, por los jurados:

1
Presidente de Jurado
Dra. Olga Maritza Requejo La Torre

Secretario de Jurado
Econ. Mtro. Elia Anacely Córdova
Calle

Vocal de Jurado
Ing. Agroind. Mg. Pierre Vidaurre
Rojas

1
Asesor
Econ. M. Sc. Carlos Adolfo Melgar
Neyra

Tarapoto, Perú

2023

Declaratoria de autenticidad

Vania Antuanet Gonzales Ruíz, identificado con DNI N° 73066008, y Claudia Mirian Santos Amasifuen con DNI N° 71311379, egresados de la Escuela Profesional de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas, de la Universidad Nacional de San Martín, con la tesis titulada: **Inversión en infraestructura vial y su relación con el índice de competitividad de la región San Martín, periodo 2015-2020.**

Declaramos bajo juramento que:

1. La tesis presentada es de nuestra autoría.
2. La redacción fue realizada respetando las citas y referencia de las fuentes bibliográficas consultadas.
3. Toda información que contiene la tesis no ha sido plagiada.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido alterados ni copiados, por tanto, la información de esta investigación debe considerarse como aporte a la realidad investigada.

Por lo antes mencionado, asumimos bajo responsabilidad las consecuencias que deriven de mi accionar, sometiéndome a las leyes de nuestro país y normas vigentes de la Universidad Nacional de San Martín.

Tarapoto, 13 de junio del 2023.



.....
Vania Antuanet Gonzales Ruíz

DNI N° 73066008



.....
Claudia Mirian Santos Amasifuen

DNI N° 71311379

3 Ficha de identificación

<p>Título del proyecto Inversión en infraestructura vial y su relación con el índice de competitividad de la región San Martín, periodo 2015-2020.</p>	<p>Área de investigación: Socio diversidad Línea de investigación: Socio diversidad Sublínea de investigación: Modernización de los procesos de gestión Tipo de investigación: Básico</p>
<p>Autor: 36 Anthonia Antuanet Gonzales Ruíz https://orcid.org/0000-0000-0000-0000 Claudia Mirian Santos Amasifuen https://orcid.org/0000-0000-0000-0000</p>	<p>Facultad de Ciencias Económicas Escuela Profesional de Economía</p>
<p>Asesor: Econ. M. Sc. Carlos Adolfo Melgar Neyra https://orcid.org/0000-0002-0357-1218</p>	<p>Dependencia local de soporte: Facultad de Ciencias Económicas Escuela Profesional de Economía Unidad o Laboratorio Economía</p>

Dedicatoria

53

A nuestros padres.

Por los ejemplos de perseverancia y constancia que siempre nos han dejado, el coraje que demostraron para seguir adelante, motivarnos y ayudarnos cuando sentimos el final del camino. Gracias por la ayuda. toda la eternidad.

A nuestros amigos.

Quienes fueron una parte importante de nuestras vidas porque siempre nos ayudaron, ahora nos toca devolverles un poco de todo lo que nos dieron con tanto amor para ustedes.

A nuestros maestros.

Quienes nos proporcionaron aprendizajes y experiencias que nos han impactado en este camino de vida, que nos han educado personal y profesionalmente en la ética, y que nos han preparado para enfrentar los desafíos que nos depara la vida.

2

Los Autores.

Agradecimiento

A DIOS que nos guio durante nuestra formación profesional y nos regaló una vida llena de aprendizaje.

A nuestras familias, quienes siempre nos ha apoyado para hacer realidad nuestro afán de superación profesional y sobre todo para hacer posible el desarrollo de nuestra actividad investigadora.

³ Índice general

Ficha de identificación	6
Dedicatoria.....	7
Agradecimiento.....	8
Índice general	9
Índice tablas.....	10
RESUMEN.....	12
ABSTRACT.....	13
CAPÍTULO I.....	14
INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN	14
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	18
2.1. Antecedentes de la investigación.....	18
2.2. Bases teóricas.....	22
2.3. Definición de términos básicos.....	31
CAPÍTULO III MATERIALES Y MÉTODOS	32
3.1. Ámbito y condiciones de la investigación.....	32
3.2. Sistema de variables	32
3.3. Procedimiento de la investigación.....	32
² CAPÍTULO IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	36
4.1. Resultado específico 1	36
4.2. Resultado específico 2	37
4.3. Resultado específico 3	38
4.4. Resultado específico 4	39
4.5. Resultado general	40
CONCLUSIONES	45
RECOMENDACIONES.....	46
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	48
ANEXOS.....	53

Índice tablas

Tabla 1. Inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020	36
Tabla 2. Índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020	37
Tabla 3. Prueba de normalidad del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020	38
Tabla 4. Relación del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020	39
Tabla 5. Prueba de normalidad del Presupuesto Institucional Modificado (PIM) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020	39
Tabla 6. Relación del Presupuesto Institucional Modificado (PIM) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020	40
Tabla 7. Relación de la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020	41
Tabla 8. Relación de la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020	41

Listado de siglas o abreviaturas

FEM	Foro Económico Mundial
INCORE	Índice de Competitividad Regional
¹⁰ MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
PIA	Presupuesto Institucional de Apertura
PIM	Presupuesto Institucional Modificado
IPE	Instituto Peruano de Economía

RESUMEN

El objetivo en la presente investigación fue determinar la relación entre la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020. La investigación se fundamentó en bajo un trabajo de tipo básico, con un nivel descriptivo y correlacional, así como con un diseño no experimental de corte transversal. La muestra se conformó por un total de 6 años (2015-2020). Los instrumentos empleados para el recojo de la data fue la guía de análisis documental. Los resultados obtenidos fueron de acuerdo a cada de los objetivos planteados, en cuanto al objetivo específico 1, para efectos de análisis, es de interés únicamente el PIM, debido a que este es el resultado final producto de las ampliaciones del presupuesto al término del año, siendo de este modo que, la inversión promedio observada de 6 años, es de solo S/31,125,255 de soles, lo que representa apenas un 0.0704% del PIM nacional, en referencia al objetivo específico 2, se observa el resumen del procesamiento de datos obtenidos de 3 de los 6 indicadores del índice de competitividad de la región, siendo estos únicamente bajo objeto de este trabajo, el entorno económico, educativo y el institucional, en cuanto al objetivo específico 3, el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) no presenta una relación significativa con ninguno de los elementos analizados, ni con la variable índice de competitividad de la región de San Martín, por su parte en el objetivo específico 4, se establece que todos los elementos, salvo el indicador de entorno institucional se encuentran normalmente distribuidos, por contar con un valor sig. mayor a 0,05. De esta manera, se establece que la prueba de correlación a emplear, será la prueba de Rho de Spearman. Gracias a ello, fue posible concluir de la siguiente manera: la inversión en infraestructura vial guarda una relación de manera significativa con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, esto debido a haberse tomado como referente al indicador PIM para evaluar la inversión como tal, pues constituye el dinero final dispuesto para esta materia. El resultado se obtuvo al generar un p valor de 0,001 y un coeficiente de correlación de 0,976.

Palabras clave: Inversión en infraestructura vial, índice de competitividad, productividad, presupuesto, entorno económico.

3 ABSTRACT

The objective of this research was to determine the relationship between investment in road infrastructure and the average competitiveness index of the San Martín region, period 2015-2020. The research was conducted under a basic type of work, with a descriptive and correlational level, as well as a non-experimental cross-sectional design. The sample consisted of a total of 5 years (2015-2020). The instruments used for data collection were the documentary analysis guide. The results obtained were in accordance with each of the objectives set out. Regarding specific objective 1, for the purposes of analysis, only the MIPs of interest, since this is the final result of the budget increases at the end of the year, so that the average investment observed over 6 years is only S/31,125,255 soles, which represents only 0.0704% of the national MIP. In reference to specific objective 2, a summary of the processing of data obtained from 3 of the 6 indicators of the region's competitiveness index is shown, only the economic, educational and institutional environment were considered in the present work. In terms of specific objective 3, the Opening Institutional Budget (OIB) does not present a significant relationship with any of the elements analyzed, nor with the competitiveness index variable of the San Martín region. Specific objective 4 establishes that all the elements, except for the institutional environment indicator, are normally distributed, as they have a sig. value greater than 0.05. Thus, it is established that the correlation test to be used will be Spearman's Rho test. Consequently, it was possible to conclude the following: investment in road infrastructure is significantly related to the average competitiveness index of the San Martín region, period 2015-2020, due to the fact that the MIP indicator was taken as a reference to evaluate the investment as such, since it constitutes the final money available for this matter. The result was obtained by generating a p-value of 0.001 and a correlation coefficient of 0.976.

Keywords: Road infrastructure investment, competitiveness index, productivity, budget, economic environment.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN

El estudio aborda el análisis de la inversión que realiza el estado en materia de infraestructura vial, y como ello repercute o se relaciona con el índice de competitividad de la región de San Martín, pues, en teoría, la apertura y mejora de los accesos de diferentes ciudades, trae consigo mejoras en la calidad de vida de las personas, a través de la dinamización de la economía local y regional. De esta manera, en esta investigación se parte por explicar y contextualizar el problema estudiado: En el ámbito colombiano, se ha realizado un programa para la inversión en la construcción vial, ya que el estado brindó una inicialmente una inversión de 40 billones de pesos colombianos, lo que representó el 9% del producto bruto interno del año 2019, este es un elemento clave y primordial en la mejora de la infraestructura vial de toda Colombia, ya que se ha evidenciado un crecimiento constante de 4% a 4.5% por año. Con ello se espera deben realizar al menos 30 proyectos viales los cuales se priorizan por su potencial en la mejora de la articulación vial regional y nacional para el impulso de ganancias en competitividad (Santamaría, Vera, Joya, Beltrán y Camelo, 2020, párr.1-2).

En lo que respecta al índice de competitividad Colombia se ha ubicado en el puesto 57, siendo el cuarto país más competitivo en la región, ya que ha mejorado 10 de los 12 indicadores que evaluados del país, donde los indicadores más resaltantes con respecto a la competitividad regional fue la salud y la estabilidad macroscópico donde se obtuvo mayor puntaje general, pero donde no hubo variación fue en las habilidades, tamaño de mercado y dinamismo empresarial es decir fueron sostenibles (Aristizábal, 2019, par.1).

Por otro lado, en Venezuela, se ha podido identificar que en el 2018 se pretendió ejecutar obras para la mejora de la infraestructura vial del país, como son reparación de puentes, pistas, vías agrícolas y túneles. Dichas mejoras están aprobadas y aceptada dentro del plan de inversión, para su correspondiente mantenimiento y rehabilitación de vías dentro de 18 regiones venezolanas. El estado se comprometió a la pavimentación de principales carreteras de las regiones involucradas en el proyecto para ello se realizó una inversión de casi 2 billones de bolívares para intensificar la habilitación (Osorio, 2018, párr.1). Por otro lado, de acuerdo con el Foro Económico Mundial (FEM), el índice de competitividad de Venezuela se encuentra en los últimos puestos, calificándola como una de las peores del mundo, debido a su baja calidad institucional y estabilidad macroeconómica, debido a su hiperinflación existente en dicho país, lo que lo deja siendo solo mayor por el peor de la Latino América que fue Haití (Infobae, 2019, párr.1).

En el Perú, actualmente se ha venido reanudando las actividades vinculadas a 18 proyectos de construcción vial con la intención de fortalecer la activación económica y también para garantizar el tránsito de las regiones del país. Entre dichos proyectos se tiene la construcción de 82 puentes los cuales se hará una inversión de S/.112.3 millones de nuevos soles, por otro lado, también para el mantenimiento de vías vecinales en algunas regiones se aprobó una inversión de S/. 63 millones de soles (Revilla, 2020, párr.1-2). En la región de La Libertad, el estado ha destinado un aproximado de S/.140 millones de nuevos soles para proyectos concernientes solo a la infraestructura vial de la región, lo que posibilitará la mejora de la condición de vida y transpirabilidad de más de un millón de personas, también se hará una inversión de S/.23.8 millones para puentes de comunicación de algunas provincias y S/.115.7 millones para el mantenimiento y mejora de carreteras (Lozada, 2020, párr.1). Además, en lo que se refiere al índice de competitividad regional en el ámbito peruano, según la FEM el Perú se ubica en el puesto 63 de 140 países y el existo en el ámbito de Latinoamérica.

El índice de competitividad se mide a nivel regional tomando 40 indicadores aglomerados en seis columnas como el marco económico, construcción, educación, salud ocupacional e institucionalidad, donde las regiones de la costa sur del país tienen una ventaja con respecto a su índice de competitividad (Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas, Confiep, 2019). Según la INCORE (Índice de Competitividad Regional) los índices de competitividad de cada región del país se estructuran de la siguiente forma: En el ámbito de la región de San Martín, se ha podido verificar en las últimas décadas que no se vienen ejecutando obras para mejorar la viabilidad de toda la región, esto porque el transcurrir del tiempo las pistas, carreteras y toda vía de comunicación, se ha ido deteriorando, pero ninguna de las autoridades que entran al cargo se encarga de efectuar o ejecutar el presupuesto destinado a la mejora de la infraestructura de la viabilidad, notando cierta disconformidad por la gestión del gobierno regional, por la inadecuada situación actual en el aspecto vial de la localidad.

Además, por otro lado, se ha podido visualizar que el índice de competitividad de la región, no se ha incrementado porque tanto el aspecto económico, educacional e institucional se ha estado manteniendo o con ciertos puntos porcentuales de mejoras, lo que ha originado que se ubica a la región entre los últimos puestos. De seguir con la misma situación, dicha región seguirá con el deterioro constante de la infraestructura como el bajo índice de competitividad, serán impedimento para su desarrollo económico social de los habitantes de la región de San Martín.

De este modo, como interrogante general se tiene que: ¿Cómo la inversión en infraestructura vial se relaciona con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020? Por su parte, los problemas específicos fueron: ¿Cuál es la inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020? ¿Cuál es el índice de competitividad de la región San Martín, periodo 2015-2020? ¿Cómo el Presupuesto Institucional de apertura se relaciona con la competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020? ¿Cómo el Presupuesto Institucional Modificado se relaciona con la competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020?

Respecto a los objetivos, el principal fue el de: el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020. Por su parte, los objetivos específicos fueron: Determinar la inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020; Determinar el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020; Analizar el Presupuesto Institucional de apertura y su relación en el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020; Analizar el Presupuesto Institucional Modificado y su relación en el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.

En cuanto a la hipótesis general, esta fue que: H1: La inversión en infraestructura vial se relaciona significativamente con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020. En tanto que la hipótesis nula fue: Ho: La inversión en infraestructura vial no se relaciona significativamente con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020. En cuanto a las hipótesis específicas estas fueron: La inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020 es de menor del 1%; El índice de competitividad de la región San Martín, periodo 2015-2020 es bajo: El Presupuesto Institucional de apertura se relaciona con la competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020; El Presupuesto Institucional Modificado se relaciona con la competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.

El estudio encuentra justificación de diferentes maneras o sentidos, por lo que cada uno de ellos son presentados a continuación: en cuanto a la justificación teórica, la investigación ha sido desarrollado en base a teorías implementadas y probadas en estudios previos que sustentan los resultados encontrados en el estudio las cuales aportarán a nuevos conocimientos teóricos; en cuanto a la justificación práctica, el estudio permitió el establecimiento de una asociación entre la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad regional, permitiendo determinar qué proporción del presupuesto permite la generación de mayor competitividad en la región, siendo ello, información importante para identificar el estado de la región a su desarrollo y la puesta en marcha por

parte de las autoridades a fin de ejecutar proyectos orientados a un mayor crecimiento social y económica de la región.

En cuanto a una justificación metodológica, la creación de nuevas herramientas de medición de variables nos permitió obtener información precisa sobre la realidad en la que se encontraban dichas variables, además la información encontrada puede ser utilizada para futuras investigaciones científicas; finalmente, respecto a una justificación social, la investigación brinda información sobre el alcance⁴ y la capacidad de ejecución en infraestructura vial, y como ella funge como factor en el desarrollo de la competitividad, permitiendo la generación de políticas públicas en beneficio de la población.

3 CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

A nivel internacional

Paguay (2019), en su estudio titulado “Gasto público en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico, un análisis para Ecuador periodo 2000- 2017”. Riobamba – Ecuador. Este trabajo tuvo como propósito hallar como el gasto en la construcción vial incide en el crecimiento económico. Se caracterizo metodológicamente por el enfoque cuantitativo, un diseño no experimental y un nivel descriptivo – correlacional, además, se tuvo como muestra todo el acervo documental relacionado a las variables entre los años 2000 y 2017, por lo que se usó una guía de análisis documental. Los principales resultados determinaron que el gasto público en construcción vial en los últimos años ha sido volátil e impredecible con lo que se puede afirmar que es regular. Se pudo concluir que el gasto público en este tipo de construcción incide positivamente en el desarrollo económico, ya que con cada punto porcentual en el gasto público se incrementa el PBI en un 0.2 puntos porcentuales, mejor dicho, que la alteración del gasto en el ámbito vial se explica en un 84% en los cambios en el crecimiento económico.

Saldaña (2018), en su trabajo titulado “Efecto de la inversión en infraestructura vial al desarrollo económico y a la competitividad de Colombia entre los años 1994 y 2016”. Bogotá – Colombia. Esta investigación tuvo como objetivo general encontrar la relación entre la infraestructura vial y la competitividad. En el aspecto metodológico, el enfoque fue cuantitativo, de diseño no experimental y de nivel relacional, asimismo, la muestra fue compuesta por el acervo documental de los años 1994 al 2016, usando el análisis documental. Los principales resultados indicaron que se pudo encontrar que la inversión en la infraestructura vial según el análisis ha ido creciendo porcentualmente en casi 1% en cada año estudiado logrando representar el 6% del producto bruto interno en el 2016, mientras que la competitividad en la realidad colombiana no ha sido la suficiente ya que su índice de competitividad de muchas localidades colombianas está por debajo del promedio general latinoamericano. Se llegó a concluir que la inversión en construcción vial no ha tenido un efecto de manera significativa en la competitividad de Colombia.

Llamas (2015), en su investigación denominada “La competitividad regional y el bienestar económico en el estado de Sonora”. Sonora – México. Este estudio tuvo como finalidad identificar la situación de la competitividad regional. A nivel metodológico, el enfoque fue

cuantitativo, de diseño no experimental y de nivel descriptivo, usando como información el acervo documental mediante la utilización de una guía de análisis documental. Se halló que en el aspecto regional se cuenta con un alto nivel de competitividad, pero un nivel normal de bienestar económico para los residentes, en sus regiones fronterizas se tienen un alto nivel de competitividad y un alto nivel de bienestar económico, además en la parte sierra se tiene una competitividad y un bienestar económico de nivel medio. Todo esto permitió concluir que el estado de Sonora es una región altamente competitiva, con una prosperidad económica moderada para su población.

A nivel nacional

Carita (2019), en su estudio titulado “Las transferencias del canon minero y su influencia en el índice de competitividad en la región Tacna, periodo 2010 -2018”. Tacna – Perú. Este trabajo se propuso hallar como las transferencias influye en el índice de competitividad. En el aspecto metodológico, el enfoque fue cuantitativo, diseño no experimental y nivel correlacional, la muestra fue el acervo documental de los últimos ocho años, por ello se aplicó un análisis de documentos. Los hallazgos indicaron que la competitividad regional que ha tenido esta región ha sido sostenida en los últimos años, porque ha tenido un nivel de competitividad alto en los últimos ocho años. Finalmente se logró concluir que las transferencias influyen significativamente en el índice de competitividad, debido a que con la prueba de R cuadrado se halló una significancia de 0.010 y una explicación del 81% entre las variables en estudio.

Castañeda y Vigo (2018), en su investigación titulada “La inversión pública y la dotación de infraestructura vial en el distrito de Cajamarca”. Lima – Perú. Este trabajo tuvo como finalidad hallar la relación de la inversión pública y la dotación de la infraestructura vial. Se caracterizó metodológicamente por enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental y nivel descriptivo – correlacional, la muestra fue de 35 trabajadores usando como herramientas a la observación y al test. Los principales resultados indicaron que la inversión que se realiza en Cajamarca es regular debido a que falta optimizar procesos y hay una deficiente planeación del gasto público, además la dotación de la infraestructura vial no está siendo la más adecuada, porque no se ha visto mejoras en el aspecto vial de todo el distrito de Cajamarca. Se concluyó que la inversión pública se relaciona significativamente en un 26.03% con la dotación de la infraestructura vial, ya que la significancia bilateral fue menor a 0.05 según la prueba estadística utilizada.

Parimango (2016), en su estudio titulado “La inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico de la región Libertad: 2005 – 2012”. Trujillo – Perú. La

finalidad de este trabajo fue analizar el impacto de la inversión en infraestructura vial sobre el crecimiento económico. A nivel metodológico, se usó el enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental y un nivel relacional, la muestra fue el acervo documental de los años 2005 al 2012, usándose como herramienta una guía de análisis documental. Los principales resultados indicaron que existe una baja inversión en los últimos años en lo referente a la infraestructura vial y su mantenimiento, porque las autoridades no toman en cuenta o destinan poco presupuesto a este aspecto, además el desarrollo económico de la región ha ido aumentando en las últimas décadas. Se llegó a concluir que el aumento en la inversión de la construcción vial aumenta en un punto porcentual, que incide en un 5.09% de crecimiento económico en la región La Libertad, de acuerdo al modelo econométrico utilizado.

Vásquez (2016), en su estudio titulado “La inversión de la infraestructura vial y su relación con la inversión privada en el Perú durante el periodo: 2000 – 2014”. Trujillo – Perú. Se propuso buscar la asociación entre la inversión de la infraestructura vial y la inversión privada. Se caracterizó metodológicamente por el enfoque cuantitativo, con un diseño no experimental, nivel correlacional, la muestra fue el acervo documental usándose como herramienta al análisis documental. Los hallazgos indicaron que la inversión en infraestructura vial no ha sido el mejor porque aún con todos los esfuerzos realizados todas las vías de acceso presentan problemas y deficiencias, por otro lado, la inversión privada ha tenido un sostenido crecimiento en los últimos años. Finalmente se concluye que la inversión en construcción vial y la inversión privada se relacionan de forma significativa, ya que el p-valor fue menor 0.050 y el coeficiente indicó un alto grado de asociación de 87.55% entre las variables.

2 A nivel regional/local

Saavedra y Leveau (2019), en su estudio titulado “Inversión en infraestructura vial y su influencia en el crecimiento económico de la región de San Martín, periodo 2007 – 2017”. Tarapoto – Perú. Tuvo como finalidad hallar la influencia de la infraestructura vial en el crecimiento económico. A nivel metodológico el enfoque cuantitativo, de diseño no experimental y nivel correlacional – causal, la muestra fue el acervo documental para lo cual se utilizó una guía de análisis documental. Los principales hallazgos indicaron que las inversiones en infraestructura vial han tenido una disminución en los últimos cuatro años, por las deficientes gestiones de los gobiernos regionales, mientras que, el crecimiento económico tiene un nivel alto. Se llegó a concluir que a través de la aplicación de la prueba de relación de Pearson se identificó una significancia de 0.001, mientras que el coeficiente

fue de 0.862, lo que indica que hay una relación de manera significativa entre la inversión en construcción vial y el crecimiento económico.

Reyes (2019), en su estudio titulado "Gestión de la infraestructura vial urbana y satisfacción en usuarios del PIP 208057 de la MPSM Tarapoto, 2019". Tarapoto – Perú. Tuvo como finalidad determinar la asociación entre la gestión de la infraestructura vial y la satisfacción del usuario. Se caracterizó metodológicamente por contar con un diseño no experimental, para lo cual se constó con una muestra compuesta por 130 colaboradores a quienes se les aplicaron una encuesta. Los hallazgos indicaron que el 52% de los resultados demostró que hay un nivel medio o regular en la gestión de la infraestructura vial urbana, mientras que de igual forma el 63% manifestó que tiene un nivel regular de satisfacción con respecto a la infraestructura vial. Se concluyó que existe una correlación significativa (p valor = 0.044), mientras que el grado de relación fue del 61.8% entre la gestión de la construcción vial urbana y la satisfacción de la población.

Santos y Reátegui (2019), en su estudio titulado "Inversión pública y su relación con el desarrollo económico local del distrito de Juan Guerra año 2011 – 2017". Tarapoto – Perú. Este trabajo tuvo el propósito de hallar la asociación entre la inversión pública y el desarrollo económico local. Se caracterizó metodológicamente por el tipo aplicado, de diseño no experimental y un nivel descriptivo – correlacional, la muestra fue el acervo documental de la institución, para lo que se usó como instrumento una guía documental. Los principales resultados indicaron que la inversión por parte del distrito en diferentes aspectos ha disminuido de forma constante, ya que lo invertido en tan solo seis años ha reducido a menos del 50%, mientras que el desarrollo económico ha tenido un aumento desacelerado. Se llegó a concluir que se encontró una significancia igual a 0.000, lo que se confirma una relación significativa y una influencia del 94.67% de la inversión pública en el desarrollo económico.

Fernández (2019), en su estudio titulado "Mejoramiento de la infraestructura vial en el jirón lima cuadras del 01 al 08, en el distrito de Tarapoto 2019". Tarapoto – Perú. Este trabajo se propuso realizar una propuesta de mejora de la infraestructura vial. Se caracterizó por contar con un enfoque cuantitativo, con un diseño pre – experimental, asimismo, la muestra fue el acervo documental, usando una guía de documentos. Los principales resultados indicaron que actualmente la infraestructura vial en este parte de Tarapoto es deficiente, porque no hay buenas construcciones viales, por las inadecuadas gestiones realizadas por las autoridades municipales. Esto permitió concluir que una propuesta de mejora de infraestructura permite mejorar las vías de transporte de estas calles, debido a que es

necesario por el comercio que hay en esta zona, ya que la tener vías pertinentes permite mejorar el índice de comercio y competitividad de la localidad.

2.2. Bases teóricas

1 Inversión en infraestructura vial

Definiciones de inversión en infraestructura vial

La infraestructura **de** vial es una parte integral del sistema de transporte de cualquier ciudad o estado, porque permite el desarrollo de la sociedad y la intensificación de las comunicaciones debido a los procesos de globalización, la importancia del ámbito vial como factor para el desarrollo económico y social ha aumentado, ya que, varios aspectos de las actividades relacionadas con el desarrollo de la infraestructura vial se han convertido cada vez más en objeto de investigaciones científicas. El transporte como factor económico es una medida de la actividad económica y al mismo tiempo el transporte es un reflejo de la actividad económica. Por lo tanto, la medición del desempeño de la infraestructura vial y el desarrollo económico van siempre de la mano para mejorar la competitividad de una localidad o región (Skorobogatova & Kuzmina, 2017, p.319).

La inversión en la infraestructura vial es financiada principalmente por los gobiernos centrales, a través del cobro de tarifas, incluidos los peajes viales. En contraste, la infraestructura vial depende principalmente del gobierno central para el financiamiento, ya que los ingresos no recaen en los gobiernos locales. Esta estructura de financiación sugiere que, si bien las inversiones viales y ferroviarias pueden ser endógenas es más probable que la inversión vial esté determinada endógenamente por las condiciones económicas locales. El desarrollo de la infraestructura vial es una de las mejores inversiones, sin embargo, una gran parte de la infraestructura, como carreteras, vías y puertos, requiere una inversión considerable tanto en mantenimiento. La infraestructura vial es de inmensa importancia, porque mejora la comunicación de ciudades separadas y con todo el país y tiene un impacto directo en la implementación del desarrollo urbano y la política de transporte (Griškevičiūtė y Griškevičienė, 2016, p.217).

La disponibilidad **41** **de inversión en infraestructura vial en** un país es **de** suma importancia, dado que mejora las cadenas económicas y acelera el crecimiento y el desarrollo, ya que varios estudios han sugerido que una inversión adecuada en infraestructura vial impulsa actividades económicas que tienden a mejorar el nivel de vida de las personas, acelerar el desarrollo económico y mejorar bienestar, mejorando así la economía derivada de la asignación prudente de recursos dentro del enclave geográfico. Los científicos y especialistas en sostenibilidad, los expertos en la diversificación de la producción y las

economías, los profesionales y comerciantes de erradicación de la pobreza, todos dan fe de la eficacia ¹ de la ardiente inversión en infraestructura de transporte para mejorar el nivel de vida y las condiciones mínimas para el crecimiento y el desarrollo (Hlotywa & Ndaguba, 2017, p.1)

² La inversión de la infraestructura vial se asocia positivamente con el desarrollo económico, es decir, ⁹ la infraestructura vial desempeña un papel crucial al proporcionar movilidad para los movimientos pertinentes de personas, productos y prestaciones, así como proporcionar accesibilidad territorial y una amplia variedad de actividades comerciales y sociales. La provisión de infraestructura vial no solo reduce la barrera física al estimular las actividades de las personas, productos y servicios, sino que también mejora el acceso a los mercados, los servicios sociales y el empleo al reducir los tiempos y costos generales de transporte. El crecimiento de la infraestructura vial como las carreteras puede ²⁶ aumentar la velocidad y mejorar la eficiencia de los comercios nacionales e internacionales al reducir los tiempos y costos de transporte; mientras que el desarrollo o provisión de infraestructura vial de alta accesibilidad, como la carretera local, permite un fácil acceso a la tierra y promueve actividades comerciales y sociales a nivel local (Law, Jakarni & Kulanthaya, 2018, p.1).

²² Teorías sobre la inversión en infraestructura vial

La literatura sobre inversión en infraestructura vial es limitada, pero ³³ la evidencia disponible generalmente respalda un efecto de manera positiva de la inversión en infraestructura de transporte, los datos indican que a nivel de provincia para mostrar que existe una relación positiva de manera significativa entre la infraestructura de transporte y el crecimiento a nivel regional. Pero el efecto de la distancia a las redes de transporte en los resultados económicos locales en China fue positivo, pero la magnitud del efecto fue modesta. Estudios más recientes proporcionan alguna evidencia micro y macro econométrica sobre cómo la infraestructura de transporte influye en el crecimiento económico. Los mecanismos incluyen los retornos sociales del ahorro en el costo de transporte, la aglomeración industrial o la distribución geográfica de las industrias (Li, Wu & Chen, 2017, p.6).

Como estipula la teoría económica, existe un nivel óptimo de infraestructura que maximiza la tasa de crecimiento y por encima de ¹⁶ este nivel óptimo, el efecto es la reducción del crecimiento general, además el desarrollo de la infraestructura vial requiere grandes gastos de los presupuestos centrales y locales, y estos costos se reflejan y gestionan inevitablemente a través de instrumentos de política fiscal, como impuestos y tasas. Teóricamente, en función de cómo se gestiona la economía, la ganancia neta de la inversión vial en teoría podría ser positiva, cero o negativa. Desde la perspectiva del

impacto del crecimiento de la infraestructura pública teniendo en cuenta ² el gasto público para ² la inversión en infraestructura para estimular el desempeño económico. ((Li, Wu & Chen, 2017, p.6).

La teoría en la señala tres formas por las cuales las opciones de inversión de infraestructura son importantes para el crecimiento económico: mejorar la productividad general de las unidades de producción, promover los derrames tecnológicos en todas las economías; aumentar la rentabilidad de las empresas conectadas al transporte, tanto al aumentar sus ventas como al reducir sus costos con la producción y/o entrega (Li, Wu & Chen, 2017, p.6).

² Importancia de la inversión en infraestructura vial

Tener una adecuada ²¹ inversión en infraestructura vial en las sociedades en desarrollo procura mejorar ²¹ el nivel de calidad de vida de la población, lo que resulta ²¹ en su capacidad para crear empleos, aumentar las actividades económicas y empresariales, así como las oportunidades para la población juvenil en el país, por lo tanto, señalar ¹ que la inversión en ¹ infraestructura vial mejora ¹ el crecimiento económico, crea empleos ¹ y mejora el bienestar ¹ de las personas dentro del enclave geográfico. Sirve como insumo en el proceso de producción de varios productos y prestaciones que conducen a una mejor calidad de vida, producción de costos reducidos y un mayor valor para el dinero, al tiempo que brinda oportunidades para su población. Directa o indirectamente, este tipo de inversión aumenta la productividad de los trabajadores, reduce el costo de transporte, reduce el tiempo de rotación y brinda seguridad dentro de un país. Todos estos antecedentes allanaron el camino para la inversión de todo tipo, por un lado, y la producción total externa positiva que excede los rendimientos privados (Hlotywa & Ndaguba, 2017, p.2).

Las inversiones en infraestructuras viales tienden a causar un incremento económico a plazo largo y sugieren que la inversión en infraestructura requiere un gran capital público que implique la reducción de la inversión en otros tipos de capital, y en este contexto debe existir Un nivel de infraestructura que maximiza el crecimiento. La infraestructura vial se considera esencial para aumentar el progreso económico, podría contribuir al crecimiento económico tanto directa como indirectamente y desde la perspectiva de las economías con infraestructura de transporte en desarrollo, los efectos indirectos pueden apoyar a las industrias que suministran bienes y servicios para permitir la inversión directa. Los modos de planificación para grandes proyectos de infraestructura vial, principalmente por presupuesto público, identifican como valores que priorizan la eficiencia y la eficacia en

términos de ahorro de costos ex post, las estrategias que incluyen una amplia participación pública para el desarrollo social (Li, Wu & Chen, 2017, p.6).

28

Contribución de la inversión en infraestructura vial

La contribución de la infraestructura vial al crecimiento económico ha servido para las decisiones de un instrumento político reflejado en los programas gubernamentales y posteriormente implementado a través de políticas públicas para reducir las disparidades y desigualdades, así como para promover el crecimiento económico. Económicamente, la infraestructura vial es costosa, requiere un capital sustancial que tiene una participación considerable en el gasto público y la presión sobre las autoridades públicas, pero como parte del capital público, especialmente la infraestructura de transporte es el instrumento más poderoso para estimular las economías del mundo, siendo considerado en de manera metafórica las ruedas de cualquier actividad económica social (Li, Wu & Chen, 2017, p.6).

1

Además, la inversión en la infraestructura vial se clasifica como un gasto público productivo porque la economía puede beneficiarse de las instalaciones de transporte al acelerar el acceso a las prestaciones y la abertura del mercado de exportación, al aumentar el mercado y la movilidad laboral, reduciendo las brechas de riqueza y mejorar el bienestar social ahorrando tiempo y reduciendo los costos comerciales. Los estados que desarrollan políticas y han invertido más en infraestructura generalmente generan una mayor producción con más inversión del sector privado y más incremento del empleo, ya que la economía de escala solo puede lograrse cuando el desarrollo del transporte hace posible la expansión espacial del mercado social (Li, Wu & Chen, 2017, p.6).

22

Dimensiones de la inversión en infraestructura vial

Para la medición de la inversión en infraestructura vial, se tomará la elaboración del presupuesto a través de los tipos existentes como lo menciona la Dirección General de Presupuesto (2016) y también el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, 2016), donde menciona que para toda inversión debe haber un presupuesto, que es el proceso mediante el cual se cumplen los compromisos de gasto para financiar la provisión de bienes públicos (MEF, 2016, p. 56),

2

Tipo de presupuesto

Según la Dirección General de Presupuesto Público (2016), existen ciertas formas o tipos de presupuestos públicos, evaluando ya sea el mismo presupuesto institucional de apertura (PIA) y el Presupuesto Institucional Modificado (PIM), Esto permite conocer

conceptualmente la efectividad o insuficiencia de la ejecución presupuestaria, porque esto requiere utilizar el concepto de cada tipo de presupuesto, los cuales son:

- a. Presupuesto Institucional de Apertura**, este tipo de presupuesto es el inicial que se le designa a cualquier entidad pública, el cual es previamente aprobado por el su titular de dicha institución, en el caso de los gobiernos regionales y locales, se hace el cargo de los créditos de presupuestos que han sido establecidos a través de decretos supremos, para un periodo fiscal correspondiente y al iniciar dicho año. También es en donde se establecen los montos referenciales que tienen los organismos públicos para el gasto dentro del periodo anual (Dirección General de Presupuesto Público, 2016, p.33).
- b. Presupuesto Institucional Modificado**, este tipo de presupuesto es aquel que se actualiza en la organización pública, debido a las modificaciones dentro del presupuesto ya sea a nivel institucional como a nivel funcional programático, pero dentro del periodo fiscal que ha sido establecido, teniendo en base el PIA. Se puede decir que son los cambios que se hacen a los créditos otorgados presupuestarios, pero este tipo de cambios puede ocasionar o incidir en la estructura funcional programática, debido a que se eliminan o incluyen nuevos objetivos presupuestarios (Dirección General de Presupuesto Público, 2016, p.33).

Índice de competitividad regional

Definiciones sobre el índice de competitividad regional

El índice de competitividad regional puede ser abordado desde dos ámbitos: como un conjunto de factores que determinan el nivel de productividad y como un factor crucial para lograr aumentos sostenidos en el bienestar de la población. Bajo estos enfoques, la competitividad regional se define como la gestión eficaz de recursos y habilidades para mejorar de manera sostenible la productividad a nivel empresarial y alcanzar el bienestar de la población local. Para validar esta definición, se emplea una medida estadística de competitividad y se evalúa su consistencia mediante evidencia empírica. La comparación de indicadores de crecimiento económico nacional, como el producto interno bruto per cápita y la productividad total de los factores, con índices de competitividad regional y global respalda esta definición a través de parámetros específicos. (Benzaquén, Del Carpio, & Zegarra, 2015, p. 73).

El índice de competitividad regional le permite ver el nivel de productividad que determina el nivel de vida de las personas mediante el análisis de los posibles impulsores de la tasa

de crecimiento de la tendencia de un lugar. Se considera el índice de competitividad como el nivel económico y empresarial de alguna ciudad para competir exitosamente en los mercados mundiales, es decir, analizar la sostenibilidad de los niveles de crecimiento actuales desde una perspectiva macroeconómica. Esta definición es importante para las regiones encargadas de revisar y gestionar los desequilibrios macroeconómicos. Se señala que los países están dejando la competitividad en el sentido del aumento de los costos están en peligro de acumular cuenta corriente u otros desequilibrios macroeconómicos y que tales desequilibrios pueden convertirse muy costosos generando una crisis económica como la hiperinflación del efectivo (Ketels, 2016, p.7).

El concepto de índice de competitividad busca una comparación cada vez más detallada entre las diversas economías a nivel nacional y regional. Aunque ha sido aplicado principalmente a nivel microeconómico, su definición no está completamente clara al aplicarse a regiones y países, ya que se enfoca en identificar los pilares de la competitividad para obtener una imagen más completa del desarrollo real de la competitividad de una economía. Este enfoque desglosa la competitividad en un conjunto integral de elementos que cuantifican de manera adecuada dicho desarrollo, permitiendo así comprender el contexto y el progreso de la competitividad regional. En este contexto, se pueden seleccionar quince pilares, como la cultura empresarial, la concentración/especialización regional, la internacionalización, la innovación, el entorno industrial favorable, la disponibilidad de capital, el factor institucional, la disponibilidad de trabajo, la mano de obra calificada, los emprendedores y las calificaciones de gerentes, el nivel educativo, la infraestructura de conocimiento, la infraestructura básica, la infraestructura tradicional, la tecnológica y la imagen regional. (Mancha, Moscoso y Santos, 2017, p.68).

Teoría sobre la competitividad regional

Según Sánchez, Buendía, Calvo- Flores & Yago (2019), desde la década de 1980, la competitividad ha sido un tema recurrente y de un creciente interés entre los gobiernos, que se ha visto reforzado por la globalización y la integración de los mercados, ya que está relacionado directa o indirectamente en el crecimiento económico, el bienestar mejorado y la producción de empleo. El índice de competitividad destaca un papel cada vez más relevante de los gobiernos en la mejora de la competitividad y sus impactos en la recuperación económica y el bienestar de la población. En la actualidad, el aumento sostenido de la competitividad se ha convertido en un requisito esencial para el crecimiento y la supervivencia de las unidades productivas, y esto ha atraído los intereses y la preocupación del gobierno para evaluar mejor los niveles de competitividad regionales y

nacionales, lo que conlleva a la necesidad de construir indicadores de competitividad, sin embargo, estos índices deben ser totalmente creíbles y libres de dimensiones subjetivas y evaluativas, por lo tanto, es deseable que los factores que forman parte del índice no se modifiquen, que la estructura de ponderación se calcule endógenamente y que los índices obtenidos sean comparables a lo largo del tiempo (p. 108-109).

Importancia del índice de competitividad regional

El índice de competitividad proporciona una visión integral de políticas que abarcan áreas como la mejora de competencias, inversión en infraestructura, investigación e innovación, y acceso a financiación. Estas políticas, aunque no son muy controversiales, se centran en la eficacia de su aplicación para sostener el crecimiento de la productividad. No obstante, la noción de competitividad, para muchos, está vinculada con la idea de competencia, y las políticas de competitividad a menudo responden a preocupaciones sobre la desaceleración del crecimiento de la productividad interna. Las clasificaciones de competitividad que surgen claramente generan inquietudes sobre el rendimiento relativo de una región en este aspecto. (Ketels, 2016, p.8).

Determinantes del índice de competitividad regional

Los determinantes de la competitividad regional, que en este estudio se denominan pilares, este proceso de elección de pilares es el común denominador del índice de competitividad, especialmente de los regionales. Se utilizan una variedad de métodos, desde talleres y entrevistas con expertos hasta la aplicación de modelos sui-generis. Para identificar los pilares de competitividad regional propuestos, las bases de las ventajas competitivas regionales identificadas. El concepto de competitividad regional relacionado con estos fundamentos captura el concepto de que mientras cada región tiene empresas competitivas y no competitivas, las regiones tienen factores comunes que afectan su competitividad regional, en otras palabras, los recursos externos (Benzaquén et al., 2015, p.74).

Dimensión del índice de competitividad regional

De acuerdo con Annoni & Dijkstra (2019), indican que el índice de competitividad regional siempre está sujeto a modificaciones y ajustes, las razones de tales cambios como la disponibilidad de nuevos y mejores indicadores a nivel regional, o el hecho de que los indicadores previamente incluidos ya no se actualizan o son confiables. Por ello el índice de competitividad captura una apertura al proporcionar un promedio ponderado de diversos

elementos diferentes, cada uno de ellos evidencia un aspecto de la compleja realidad que llamamos competitividad (p. 20).

Entorno económico

El entorno está vinculado con el desarrollo económico y a la teoría del crecimiento económico, donde el crecimiento en términos de ⁷ **acumulación de capital**, **expansión de la fuerza laboral y cambio técnico**. El pilar del entorno económico tiene como objetivo medir el impacto del desarrollo económico y lo ²⁵ **que se necesita para mejorar el nivel de vida de la creciente población** (Annoni & Dijkstra, 2019, p.20).

¹² **a. Producto bruto interno real**, es una estadística macroeconómica que mide el valor de los bienes y servicios producidos por una economía en un período específico, ajustado por la inflación. Esencialmente, mide la producción económica total de un país, ¹² **ajustada por los cambios de precios, para analizar el crecimiento económico y el poder adquisitivo a lo largo del tiempo** (Annoni & Dijkstra, 2019, p.20).

¹⁷ **b. Producto bruto interno real per cápita**, el producto bruto interno **real per cápita** es una **medida de la producción económica total de un país dividida por el número de personas y ajustada por inflación. Se utiliza para comparar el nivel de vida entre países y con el tiempo** (Annoni & Dijkstra, 2019, p.20).

c. Gasto por hogar mensual, es el monto total de todos los gastos para tener sus servicios básicos y complementarios, teniendo en cuenta la capacidad económica de la familia, aunque algunos de estos tipos de gastos pueden fluctuar cada mes, por lo que se debe tener en cuenta cuando cree un presupuesto mensual (Annoni & Dijkstra, 2019, p.20).

Entorno educación

La educación de calidad es importante ¹⁵ **para las economías que quieren ascender en la cadena de valor más allá de los procesos simples. En particular, la competitividad actual requiere que la economía desarrolle personas bien educadas que puedan adaptarse rápidamente al cambio. Para capturar este concepto, este pilar mide las tasas de estudios primarios y secundarios, así como la calidad de la educación evaluada** (Annoni & Dijkstra, 2019, p.21).

a. Índice de analfabetismo, la alfabetización es un problema clave en la educación de una población, por ello los niveles de alfabetización de la población han aumentado drásticamente, a pesar de las grandes mejoras en la expansión de la educación básica

y la reducción continua de las igualdades educativas, por ello es necesario identificar la cantidad y porcentaje de analfabetismo de cualquier localidad o región (Annoni & Dijkstra, 2019, p.21).

- b. Población con secundaria a más**, es la cantidad de personas que han terminado su educación secundaria completa o educación superior (técnico o universitario), ya que tener una población con nivel educativo alto, permite tener habilidades fundamentales de habilidades necesarias para la vida en el mundo moderno y son esenciales para el funcionamiento de las economías desarrolladas (Annoni & Dijkstra, 2019, p.21).
- c. Colegios con acceso a internet**, es la cantidad de instituciones educativas que cuentan no solo con computadoras, sino que estas pueden conectarse a un servicio de internet, para ello es necesario calcular la provisión de computadoras de escritorio y portátiles a los estudiantes con acceso a internet (Annoni & Dijkstra, 2019, p.21).

Entorno institucional

El entorno institucional como pilar de la competitividad a nivel regional se relaciona con el gobierno y sus instituciones. En el caso del gobierno regional, es importante identificar sus funciones principales para poder sentar el sostén de los elementos en cuanto a su competitividad. El papel del Estado puede ser analizado desde tres perspectivas: microeconómica, macroeconómica e institucional. Uno de los fallos más comunes en el mercado es la presencia de bienes públicos que deben gestionarse con criterio económico y social, teniendo en cuenta los requerimientos de la población (Annoni & Dijkstra, 2019, p.21).

- a. Ejecución de la inversión pública**, es el proceso porcentual a través del cual se atienden las obligaciones de gasto con el objeto de financiar la prestación de los bienes y servicios públicos y, a su vez, lograr resultados, conforme a los créditos presupuestarios autorizados (MEF, 2016, p. 9).
- b. Promedio de Criminalidad**, para medir el promedio de la criminalidad o el comportamiento ofensivo, se debe conseguir la base de datos de actos delictivos en los últimos periodos, se toma solo los crímenes que estén registrados (Annoni & Dijkstra, 2019, p.21).
- c. Presencia policial**, tiene como objetivo enfocar a las fuerzas policiales en lugares donde es más necesaria, para ello el plan de asignación de recursos a menudo supone que al saber dónde está ocurriendo el delito y las razones asociadas al mismo, para disminuir la tasa de delincuencia (Annoni & Dijkstra, 2019, p.21).

2.3. Definición de términos básicos

- **Entorno económico**, la columna del entorno económico tiene como objetivo medir el efecto del crecimiento económico y lo que se necesita para mejorar el nivel de vida de la creciente población (Annoni & Dijkstra, 2019, p. 45).
- **Entorno educación**, esta columna evalúa las tasas de estudios primarios, secundarios y la calidad educacional (Annoni & Dijkstra, 2019, p. 48).
- **Entorno institucional**, como columna de la competitividad a nivel regional se relaciona con el gobierno y sus instituciones. En el caso del gobierno regional, es importante identificar sus funciones principales para poder sostener las bases de los elementos con respecto a su competitividad (Annoni & Dijkstra, 2019, p. 48).
- **Inversión en infraestructura vial**, la inversión en infraestructura vial en las sociedades en desarrollo mejora el nivel de vida de las personas, lo que resulta en su capacidad para crear empleos, aumentar las actividades económicas y empresariales (Hlotywa & Ndaguba, 2017, p. 145).
- **Índice de competitividad regional**, el índice de competitividad regional puede abordarse desde dos perspectivas. Primero, como un conjunto de factores que determinan el nivel de productividad, y segundo, como determinantes de incrementos sostenidos en el bienestar de la población (Benzaquén et al. 2015, p. 56).
- **Tipo de presupuesto**, son modos de presupuesto público que nos permite ver la efectividad o el mal desempeño de la ejecución del presupuesto mediante el presupuesto institucional de apertura (PIA) y el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) (Dirección General de Presupuesto Público, 2016, p.87).

2 CAPÍTULO III MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. **Ámbito y condiciones de la investigación**

3.1.1. **Contexto de la investigación**

El Departamento de San Martín está ubicado en la región nororiental de Perú y comparte fronteras con el departamento de Amazonas al norte, Loreto al noreste, Huánuco al sur y La Libertad al oeste. Con una extensión de 51,253 km², ocupa el séptimo lugar como el departamento más extenso del país, superado por Loreto, Ucayali, Madre de Dios, Cusco, Puno y Arequipa. Su densidad poblacional es de 14.2 habitantes por km², siendo el octavo menos densamente poblado, ubicándose por delante de Ayacucho, Pasco, Moquegua, Amazonas, Ucayali, Loreto y Madre de Dios. Este departamento fue creado mediante la Ley 201 el 4 de septiembre de 1906.

2 3.1.2. **Periodo de ejecución**

La investigación se realizó en base al acervo documentario que se recogió de los periodos 2015-2020, con respecto a las dos variables de estudio.

3 3.1.3. **Autorizaciones y permisos**

No aplica

3.1.4. **Control ambiental y protocolos de bioseguridad**

No aplica

3.1.5. **Aplicación de principios éticos internacionales**

La investigación respeta las normas establecidas por la Universidad, así mismo se realizó teniendo en cuenta las normas Apa 7ma edición, respetando también los principios éticos que debe de tener una investigación original.

1 3.2. **Sistema de variables**

Variable independiente = Inversión en infraestructura vial

Variable dependiente = Índice de competitividad

3.3. **Procedimiento de la investigación**

19
Tipo de investigación

El trabajo cumple con todas las características para ser presentada como un estudio de tipo básico, porque de acuerdo a su finalidad solo se ha buscado brindar nuevos aportes a las teorías escogidas mediante la información que ha sido recolectada en el trabajo. Como lo mencionó Hernández y Mendoza (2018) una investigación básica solo tiene como propósito hacer un análisis minucioso de la situación, para poder encontrar y evidenciar conocimientos.

Nivel de investigación.

Este estudio se caracteriza por su enfoque descriptivo-correlacional, ya que su objetivo principal es examinar y describir las interacciones de las variables en un contexto específico, así como sus relaciones con otras variables. Siguiendo la perspectiva de Naupas et al. (2018), un estudio relacional se centra exclusivamente en determinar el nivel de vinculación o asociación entre una o más variables, proporcionando así una comprensión más profunda de las conexiones existentes.

Diseño de investigación

Este trabajo contó con un diseño no experimental, ya que no involucra manipulación deliberada de las variables de estudio, ya que solo se analiza de acuerdo al comportamiento normal. Vara (2015), manifestó que un trabajo no experimental es aquel que no tiene la intención de alterar deliberadamente una o más variables para ver sus efectos o relaciones con otras variables, además tuvo un corte longitudinal.

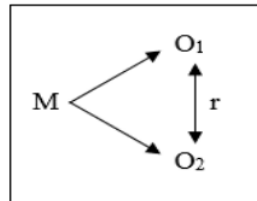
Donde:

M = datos anuales

O₁ = Inversión en infraestructura vial

O₂ = Índice de competitividad

r = Relación



Población y muestra

Población

En este estudio, la población se constituyó a partir del acervo documental, abarcando un periodo total de 6 años para recopilar la información necesaria sobre cada variable, considerando sus dimensiones e indicadores. Siguiendo la definición de Valderrama

(2015), la población se entiende como el conjunto integral de todos los elementos que se pretenden examinar mediante diversos métodos.

Muestra

En línea con la perspectiva de Bernal (2016), la muestra, que constituye una parte de la población objeto de estudio, se seleccionó con el objetivo de ser lo más representativa posible. En este contexto, la muestra consistió en el acervo documentario de un periodo de 6 años (2015-2020), a partir del cual se recopiló información pertinente para cada variable, siguiendo sus dimensiones e indicadores específicos. Este enfoque se caracteriza como un muestreo no estadístico-censal, destacando la importancia de capturar de manera exhaustiva la información relevante de la población en estudio durante el periodo determinado.

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica

Para esta investigación se tomó como única técnica el análisis documental, el cual se trata de una tabla sencilla utilizada para la captura de datos e información diversa e integrada en la documentación variable. En concordancia con Carrasco (2018), definió el análisis de documentos como un conjunto de medidas destinadas a presentar documentos y contenidos desde una perspectiva diferente a la del documento original.

Instrumento

Por lo tanto, el instrumento a utilizar ha sido la guía de análisis documental, esta es un instrumento que actúa como una herramienta de búsqueda en el documento original o datos del informe, para ello es necesario que el investigador pida toda la información necesaria. Con dicha información se analizó y sintetizó los datos concernientes a las variables en estudio. Como lo mencionó Córdova (2018), es un procedimiento que ayuda en la revisión de diferentes fuentes de datos mediante documentos que permiten seleccionar datos resaltantes del objeto de estudio.

Técnicas de procesamiento y análisis de datos

En este estudio, se empleó el programa Microsoft Excel para el procesamiento de datos, facilitando la secuenciación de la información obtenida mediante la guía de análisis documental que proporciona los datos necesarios para las variables. Una vez identificada y organizada la información, se utilizó el software SPSS para realizar análisis de correlación

estadística, permitiendo medir y validar las relaciones ¹ entre las variables de estudio, que en este caso son la inversión en infraestructura vial y el índice ¹ de competitividad.

3

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultado específico 1

Determinar la inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020.

En la tabla 1, se aprecia un comparativo en cuanto a la inversión realizada a nivel regional y nacional por concepto de infraestructura vial, en ella por ejemplo, se puede apreciar los valores tanto del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) como del Presupuesto Institucional Modificado (PIM), en el que, algunos datos relevantes, son que dentro de la región de San Martín, durante los últimos 6 años analizados, el PIA no ha llegado a representar ni el 0,1% en relación al presupuesto nacional de infraestructura vial, mientras que el PIM del 2018, fue el único que logro superar esa barrera representando de este modo un 1.12% del PIM nacional. Para efectos de análisis, es de interés únicamente el PIM, debido a que este es el resultado final producto de las ampliaciones del presupuesto al término del año, siendo de este modo que, la inversión promedio observada de 6 años, es de solo S/31,125,255 de soles, lo que representa apenas un 0.0704% del PIM nacional.

Tabla 1.

Inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020

Periodos	Regional		Nacional		Proporción de inversión Región/Pais (%)	
	PIA	PIM	PIA	PIM	Prop. Inver. PIA	Prop. Inver. PIM
2015	15,220,168	47,355,431	26,599,430,582	49,334,228,183	0.0572	0.0960
2016	209,761	26,309,593	32,147,119,568	45,744,985,819	0.0007	0.0575
2017	1,241,762	31,782,468	30,677,994,511	48,849,915,450	0.0040	0.0651
2018	300,000	48,109,927	24,519,478,992	39,842,078,505	0.0012	0.1208
2019	1,765,942	1,765,942	24,057,189,589	42,260,532,200	0.0073	0.0042
2020	1,957,666	31,428,169	23,894,244,317	39,068,549,753	0.0082	0.0804
Promedio	3,449,217	31,125,255	26,982,576,260	44,183,381,652	0.0128	0.0704

Fuente. Base de datos acerca de la inversión presupuestaria en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020, Ministerio de Economía y Finanzas.

4.2. Resultado específico 2

Determinar ⁵ el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.

A efectos de cumplir con el objetivo formulado, ²⁴ en la tabla 2 se observa el resumen del procesamiento de datos obtenidos de 3 de los 6 indicadores del índice de competitividad de la región, siendo estos únicamente bajo objeto de este trabajo, el entorno económico, educativo y el institucional, para lo cual, a partir de los valores originales obtenidos en el Anexo E, fue necesario llevar todos y cada uno de estos a valores porcentuales, debido a que, la información presentó datos variados, a partir de los cuales, era imposible obtener un promedio que permitiera generar los puntos siguientes por cada dimensión. Gracias a ello, se observa que la dimensión entorno institucional, en el que tiene por indicadores a la ¹⁰ ejecución de la inversión pública (%) relación al porcentaje del gasto devengado del PIM de inversión (incluye gobierno local, regional y nacional), el N° promedio de ¹⁰ crímenes (denuncias de delitos por cada 1,000 habitantes) y finalmente, el N° de agentes policiales (número de habitantes por cada efectivo policía), es aquel elemento en el que se ha incrementado los valores pertenecientes al índice, específicamente en cuanto al N° de agentes policiales por cada 1000 personas, debido a que el valor ha ido incrementándose. Según el valor de la competitividad regional, misma que ha sido obtenida del Instituto Peruano de Economía (IPE), y cuyo promedio de estos últimos 6 años, es de 40.17, valor que se encuentra dentro de la clasificación de un índice “muy bajo” por encontrarse entre 35-44 puntos (Marquina y Del Carpio, 2019). Con ello se evidencia que la región San Martín, aún no desarrolla todo su potencial.

⁵ **Tabla 2.**

Índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020

Periodos	Promedios de los resultados según entornos			Competitividad regional
	Entorno económico	Entorno educación	Entorno institucional	
2015	62.2985	20.2333	30.9000	42
2016	59.0365	24.5000	278.9000	39
2017	57.8909	27.0333	259.1000	40
2018	58.7685	27.2333	236.7667	43
2019	59.0782	28.3000	235.4667	37
2020	62.7083	31.5000	280.5200	40
Promedio	59.9635	⁴⁸ 26.4667	220.2756	40.17

Fuente. Base de datos acerca del Índice de Competitividad Regional (INCORE), obtenida del Instituto Peruano de Economía (IPE).

4.3. Resultado específico 3

Analizar el Presupuesto Institucional de apertura y su relación en el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.

Previo a la generación del resultado, se ejecuta la prueba de normalidad, con el propósito de encontrar la distribución de los resultados a comparar. Según los resultados de la tabla 3, el PIA, es la única variable que presenta un resultado que no se encuentra normalmente distribuido, siendo que, su valor sig, es menor a 0,05. Por consiguiente, ya que las relaciones se ejecutarán tomando como base a esta variable, se establece que la prueba de normalidad a emplear para encontrar la relación entre los elementos, ha sido la prueba Rho de Spearman.

Tabla 3.

Prueba de normalidad del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
PIA	,625	6	,001
Entorno económico	,823	6	,093
Entorno educación	,959	6	,812
Entorno institucional	,679	6	,004
Índice de Competitividad Regional	,967	6	,875

Fuente. Base de datos acerca de la inversión presupuestaria en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, Ministerio de Economía y Finanzas.

Según se avizora los datos presentados, en la tabla 4, el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) presenta relación baja pero no es significativa con ninguno de los elementos analizados, ni con la variable índice de competitividad de la región de San Martín, siendo ello resultado de que, en ningún caso, se ha obtenido un p-valor o sig. (bilateral) menor a 0,05, por lo que se carece de sustento estadístico que permita aceptar la relación entre las variables y elementos presentados. Este resultado puede deberse al hecho de que, el PIA, al ser un presupuesto planificado con antelación, no presenta la información real de la inversión realizada al término del periodo en el que se destina y consume, por lo que no concordaría con los indicadores analizados del INCORE.

Tabla 4.

Relación del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020

	Entorno económico	Entorno educación	Entorno institucional	Índice de Competitividad Regional
Coefficiente de correlación Rho - PIA Spearman	,714	,086	-,371	,145
Sig. (bilateral)	,111	,872	,468	,784
N	6	6	6	6

Fuente. Base de datos acerca de la inversión presupuestaria en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, Ministerio de Economía y Finanzas.

4.4. Resultado específico 4

Analizar el Presupuesto Institucional Modificado y su relación en el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.

Al igual que con el objetivo anterior, se parte por establecer la prueba de normalidad, a fin de delimitar la prueba de correlación que permitirá alcanzar el objetivo formulado y aceptar o rechazar la hipótesis pertinente. Es así que, a partir de los resultados presentados, se establece que todos los elementos, salvo el indicador de entorno institucional se encuentran normalmente distribuidos, por contar con un valor sig. mayor a 0,05. De esta manera, se establece que la prueba de correlación a emplear, ha sido la prueba de Rho de Spearman.

Tabla 5.

Prueba de normalidad del Presupuesto Institucional Modificado (PIM) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020

	Estadístico	gl	Sig.
PIM	,964	6	,852
Entorno económico	,823	6	,093
Entorno educación	,959	6	,812
Entorno institucional	,679	6	,004
Índice de Competitividad Regional	,967	6	,875

Fuente. Base de datos acerca de la inversión presupuestaria en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, Ministerio de Economía y Finanzas.

Según se aprecia en la tabla 6, el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) si representa relación con el índice de competitividad de la región de San Martín y con cada uno de los indicadores, en este caso el indicador entorno educación y el indicador entorno institucional tienen una relación negativa, a la vez la dimensión PIM, con cada de sus indicadores no tienen significancia debido a que el valor de sig. Bilateral es mayor a 0.05. Por lo tanto, al cruzar la dimensión PIM y la variable índice de competitividad se muestra que existe una relación positiva y a la vez es significativa.

Tabla 6.

Relación del Presupuesto Institucional Modificado (PIM) y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020

	Entorno económico	Entorno educación	Entorno institucional	Índice de Competitividad Regional
Coeficiente de correlación Rho - Spearman	,271	-,225	-,286	,976**
PIM Sig. (bilateral)	,603	,669	,582	,001
N	6	6	6	6

Fuente. Base de datos acerca de la inversión presupuestaria en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, Ministerio de Economía y Finanzas.

4.5. Resultado general

Determinar la relación de la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.

A efectos de cumplir con el objetivo general del estudio, se procede a analizar primero la prueba de normalidad entre el PIM que es tomado como valor para analizar la inversión en infraestructura vial por ser este el valor económico destinado al término de un periodo al desarrollo de esta actividad, y el índice promedio de competitividad de la región de San Martín. Por este motivo, se aplicó la prueba de Shapiro Wilk, dado que se contó con una muestra menor a 50 individuos, resultados que se muestran en la tabla 7, estableciéndose así que la prueba de correlación a aplicar, será la prueba de Pearson, debido a que el valor sig. de ambas variables, es mayor a 0,05.

Tabla 7.

Relación de la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Inversión en infraestructura vial	,964	6	,852
Índice de Competitividad Regional	,967	6	,875

Fuente. Base de datos acerca de la inversión presupuestaria en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, Ministerio de Economía y Finanzas.

Basándonos en la prueba de correlación de Pearson, se ha establecido una relación significativa con un p-valor de 0,001, lo que respalda la aprobación de la hipótesis de investigación formulada. Además, con un coeficiente de correlación de Pearson (r) de 0,976, se concluye que la asociación es positiva y muy fuerte. Este resultado indica que la inversión realizada en infraestructura vial ha contribuido de manera general al índice de competitividad regional. En otras palabras, en los periodos en los que la inversión ha disminuido, se observa una desaceleración o disminución en el crecimiento del índice de competitividad.

Tabla 8.

Relación de la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020

		Índice de Competitividad Regional
Inversión en infraestructura vial	Coeficiente de correlación	,976**
	Sig. (bilateral)	,001
	N	6

Fuente. Base de datos acerca de la inversión presupuestaria en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, Ministerio de Economía y Finanzas.

Discusiones

La inversión en la infraestructura vial es aquella que resulta del financiamiento por parte de los gobiernos centrales, a través del cobro de tarifas, incluidos los peajes viales. En contraste, la infraestructura vial depende principalmente del gobierno central para el

financiamiento, ya que los ingresos no recaen en los gobiernos locales. Esta estructura de financiación sugiere que, si bien las inversiones viales y ferroviarias pueden ser endógenas es más probable que la inversión vial esté determinada endógenamente por las condiciones económicas locales (Griškevičiūtė y Griškevičienė, 2016, p.217). Como primer objetivo en la investigación, se ha buscado determinar la inversión promedio en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020, siendo necesario para ello el recabar información teórica que permitiera ahondar la variable, permitiendo establecer una manera de evaluarla. Es así que, a partir de la teoría de la Dirección General de Presupuesto (2016) y del MEF (2016), se llegó a establecer que la evaluación se encontraría establecida por medio del análisis del Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) y del Presupuesto Institucional Modificado (PIM). Gracias a esto, se llegó a encontrar como resultados que: durante los últimos 6 años analizados, el PIA no ha llegado a representar ni el 0,1% en relación al presupuesto nacional de infraestructura vial, mientras que el PIM del 2018, fue el único que logro superar esa barrera representando de este modo un 1.12% del PIM nacional. Para efectos de análisis, es de interés únicamente el PIM, debido a que este es el resultado final producto de las ampliaciones del presupuesto al término del año, siendo de este modo que, la inversión promedio observada de 6 años, es de solo S/31,125,255 de soles, lo que representa apenas un 0.0704% del PIM nacional. Los resultados encontrados no se encuentran ni cerca de trabajos como el de Saldaña (2018) debido a que entre sus resultados encuentra que la inversión en infraestructura vial ha ido creciendo porcentualmente en casi 1% en cada año.

Como segundo objetivo específico, se buscó determinar el índice promedio de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, siendo necesario para ello la búsqueda de teorías tales como las de Benzaquén et al. (2015), quienes establecen que puede abordarse desde dos perspectivas: en primer lugar, como un conjunto de factores que determinan el nivel de productividad y, en segundo lugar, como determinante del aumento sostenido del bienestar de la población. La evaluación de esta variable de estudio se encontró establecida partiendo del análisis de 3 dimensiones de un total de 6 indicadores empleados para la medición, escogidos en función a criterio de los investigadores. Gracias a esta acción, se encontró que: la dimensión entorno institucional, en el que tiene por indicadores a la ejecución de la inversión pública (%) relación al porcentaje del gasto devengado del PIM de inversión (entidad local, regional y nacional), el N° promedio de crímenes (denuncias de delitos por cada 1,000 habitantes) y finalmente, el N° de agentes policiales (número de habitantes por cada efectivo policía), es aquel elemento en el que se ha incrementado los valores pertenecientes al índice, específicamente en cuanto al N° de agentes policiales por cada 1000 personas, debido a

que el valor ha ido incrementándose. Según el valor de la competitividad regional, misma que ha sido obtenida del Instituto Peruano de Economía (IPE), y cuyo promedio de estos últimos 6 años, es de 40.17, valor que se encuentra dentro de la clasificación de un índice “muy bajo” por encontrarse entre 35-44 puntos (Marquina, Percy; Del Carpio, Luis, 2019).

Cómo tercer objetivo específico, se pretendió analizar el Presupuesto Institucional de apertura y su incidencia en el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, siendo necesario para ello el establecimiento de autores principales, tales como la Dirección General de Presupuesto (2016) y del MEF (2016) para la evaluación de la variable 1, mientras que la variable 2, se empleó a Benzaquén et al. (2015), a partir de los cuales, se recabo información acerca del PIA sobre los valores económicos de la región, para luego compararlos con el índice de competitividad de la región de San Martín. Gracias a ello, se encontró que el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) no presenta una relación significativa con ninguno de los elementos analizados, ni con la variable índice de competitividad de la región de San Martín, siendo ello resultado de que, en ningún caso, se ha obtenido un p-valor o sig. (bilateral) menor a 0,05, por lo que se carece de sustento estadístico que permita aceptar la relación entre las variables y elementos presentados. Este resultado puede deberse al hecho de que, el PIA, al ser un presupuesto planificado con antelación, no presenta la información real de la inversión realizada al término del periodo en el que se destina y consume, por lo que no concordaría con los indicadores analizados del INCORE. Los resultados encontrados, se difieren a los resultados de autores como el de Saavedra y Leveau (2019), debido a que, en todos los trabajos encontrados, el presupuesto destinado a infraestructura guarda relación con cada una de las variables económicas propuestas, tales como el crecimiento económico.

Como cuarto objetivo, se ha buscado analizar el Presupuesto Institucional Modificado y su relación en el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020. El resultado objetivo fue que el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) no presenta relación con el índice de competitividad de la región de San Martín, ni con los indicadores de entorno económico y el entorno de educación, debido a que el p valor obtenido es mayor al margen de error de 0,05. Sin embargo, se aprecia una asociación significativa a nivel de 0,000 con el indicador de entorno institucional, por lo que existe suficiente evidencia empírica para mencionar que, la inversión realizada en infraestructura vial, ha contribuido al incremento de la inversión realizada por las entidades públicas de la región, pero también incrementó el índice de delincuencia, así como el incremento de policías por cada 1000 habitantes. Este resultado, a excepción del PIM, demuestra que el resto de indicadores y los elementos empleados para el análisis, no guardan relación entre sí, presentando diferencias nuevamente con el trabajo efectuado por Ramírez (2015).

El objetivo general de este estudio fue determinar la relación entre la inversión en infraestructura vial y el índice promedio de competitividad de la región de San Martín durante el periodo 2015-2020. Siguiendo la teoría de la Dirección General de Presupuesto (2016) y del MEF (2016), se consideró que la variable de inversión en infraestructura vial podría ser analizada a través del PIM. Al realizar la prueba de correlación de Pearson, se encontró una relación significativa con un p-valor de 0,001, respaldando la aceptación de la hipótesis de investigación. El coeficiente de correlación de Pearson (r) de 0,976 indica una relación positiva y muy fuerte, sugiriendo que la inversión en infraestructura vial ha contribuido de manera significativa al índice de competitividad regional. Esto se traduce en que, en los años con disminución de la inversión, el índice de competitividad ha presentado una desaceleración o disminución en su crecimiento, de modo que, al ejecutar una relación entre el promedio de inversión modificado y el promedio de índice de competitividad, se establece una relación significativa, diferenciándose al trabajo de Saldaña (2018) al menos en este aspecto, sin embargo, concuerda con este mismo trabajo, aun y cuando a nivel de variables existe relación, los indicadores empleados para el análisis de la competitividad, no tienen relación con esta.

CONCLUSIONES

Durante el periodo 2015-2020, la inversión promedio en infraestructura vial en la región de San Martín fue de apenas 0.0128 y 0.0704 para el Presupuesto Institucional de Apertura y el Presupuesto Institucional Modificado, respectivamente. Este resultado confirma la hipótesis formulada, indicando que la inversión realizada no supera el 1%. Esto se atribuye a la limitada asignación de recursos para infraestructura en la región de San Martín.

El índice promedio de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020 fue de 40.17, lo que se tradujo en un índice bajo, aceptándose la hipótesis establecida al inicio del estudio, encontrándose que los mayores valores se encontraron en el indicador de entorno institucional, aunque de igual manera, se observó valores elevados en producto bruto interno real per cápita y en el gasto por hogar mensual.

Se encontró que el Presupuesto Institucional de apertura tiene una relación, pero no es significativa con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, debido a que, en cada una de las relaciones efectuadas del PIA con los entornos de la competitividad, así como con la misma variable, presentaron valores mayores a 0,05.

Se encontró que el Presupuesto Institucional Modificado mantiene una relación significativa con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, y es que, solo a nivel de la dimensión y la variable se encontró que el p valor fue menor a 0,05, mientras que, en las relaciones de la dimensión PIM con los indicadores de entorno económico, educativo o educación y el institucional, los valores sigs. obtenidos fueron mucho mayores a 0,05.

Finalmente, se determinó que la inversión en infraestructura vial guarda una correlación de manera significativa con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020, esto debido a haberse tomado como referente al indicador PIM para evaluar la inversión como tal, pues constituye el dinero final dispuesto para esta materia. El resultado se obtuvo al generar un p valor de 0,001 y un coeficiente de correlación de 0,976.

RECOMENDACIONES

Se sugiere al gobierno regional de San Martín, llevar a cabo una evaluación exhaustiva de las necesidades de infraestructura vial de la zona de manera continua, esto permitirá identificar las áreas más urgentes y cruciales, así como establecer las soluciones más adecuadas para abordar los problemas y de este modo, crear una estrategia a largo plazo para invertir en infraestructuras viales en dicha zona que esté en consonancia con las ambiciones de avance regional, igualmente que se revise y ajuste periódicamente.

El gobierno de San Martín, debe innovar su plan de crecimiento económico regional cada tres meses aproximadamente, de modo que sea compatible con los objetivos de desarrollo sostenible y tenga en cuenta las ventajas y desventajas de la zona, ya que así se fomenta el trabajo conjunto, al igual que la formación de asociaciones entre las distintas entidades económicas/ sociales de la región, incluidas las empresas, establecimientos educativos, organismos públicos y las organizaciones de la sociedad civil.

Al establecimiento regional se recomienda efectuar una constante evaluación y monitoreo de los gastos e inversiones de los fondos públicos, de manera mensual; esto implicará llevar un registro de los fondos gastados en cada área, así como establecer objetivos concretos para la distribución de los recursos. Además, debería incluirse a los ciudadanos y a las organizaciones de la sociedad civil en el proceso de planificación y evaluación del presupuesto para garantizar que se satisfacen las demandas, como también expectativas de la población.

Para optimizar el presupuesto del Gobierno Regional de San Martín, se debe revisar los gastos anteriores en busca de oportunidades de ahorro y eficiencia, siendo realizada de manera cautelosa de manera semanal. Asimismo, se podría tratar de reforzar las capacidades técnicas y de gestión de los equipos de planificación y ejecución presupuestaria, así como los métodos de evaluación y seguimiento de los resultados del gasto público. Además, se podría trabajar en la definición precisa de la línea de base presupuestaria para evitar reproducir gastos del pasado e igualmente aumentar la medida del espacio fiscal disponible.

Al gobierno regional de San Martín, se sugiere llevar a cabo una planificación sólida y eficaz de los proyectos de infraestructuras viales, asegurándose de que se asignan recursos suficientes, efectuar la supervisión al igual que seguimiento constante y evaluación de los resultados de forma rutinaria. También, fomentar la inclusión social con sostenibilidad en los proyectos, proporcionando un acceso equitativo, igualmente

sostenible a los servicios de transporte para todas las personas y reduciendo los efectos perjudiciales sobre el medio ambiente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Annoni, P., & Dijkstra, L. (2019). The EU Regional Competitiveness Index 2019. Regional and Urban Policy. Obtenido de https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/work/2019_03_rci2019.pdf
- Aristizábal, M. (2019). Colombia fue cuarta en competitividad regional según el ranking del Foro Económico Mundial. La República. Obtenido de [https://www.larepublica.co/globoeconomia/colombia-fue-cuarta-en-competitividad-regional-segun-el-ranking-del-foro-economico-mundial-2918879#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20C3%8Dndice%20Global%20de,a%20Costa%20Rica%20\(62\).](https://www.larepublica.co/globoeconomia/colombia-fue-cuarta-en-competitividad-regional-segun-el-ranking-del-foro-economico-mundial-2918879#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20C3%8Dndice%20Global%20de,a%20Costa%20Rica%20(62).)
- Benzaquén, J., Del Carpio, L., & Zegarra, L. V. (2015). A competitiveness index for the regions. Cepal Review. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11439/102067084I_en.pdf
- Bernal, C. (2016). Metodología de la investigación: Administración, Economía, Humanidades y Ciencias Sociales (Cuarta ed.). Bogotá: Pearson.
- Carita, F. (2019). Las transferencias del canon minero y su influencia en el índice de competitividad en la región Tacna, periodo 2010 -2018. Universidad Privada de Tacna, Tacna. Obtenido de <http://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/UPT/766/1/Carita-Gonzales-Fabiola.pdf>
- Carrasco, S. (2018). Metodología de la investigación científica: Pautas metodológicas para diseñar y elaborar el proyecto de investigación (Ed. 2da. ed.). Lima: Editorial San Marcos.
- Castañeda, R., & Vigo, E. (2018). La inversión pública y la dotación de infraestructura vial en el distrito de Cajamarca. Universidad Cesar Vallejo, Lima. Obtenido de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/27879/casta%c3%b1eda_pr.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Confederación Nacional de Instituciones Empresariales Privadas, Confiep. (2019). Elevar la competitividad de nuestras regiones es clave para el desarrollo del Perú. Obtenido de Confiep: <https://www.confiep.org.pe/noticias/economia/elevar-la-competitividad-de-nuestras-regiones-es-clave-para-el-desarrollo-del-peru/>
- Dirección general de presupuesto público. (2016). El sistema nacional de presupuesto. Lima: Ministerio de Economía y Finanzas. Obtenido de

https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publ/capacita/guia_sistema_nacional_p_resupuesto.pdf

Fernández, D. (2019). Mejoramiento de la infraestructura vial en el jirón lima cuerdas del 01 al 08, en el distrito de Tarapoto 2019. Universidad Cesar Vallejo, Tarapoto. Obtenido de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/36032/B_Fern%C3%A1ndez_FD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Griškevičiūtė, A., & Griškevičienė, D. (2016). The Influence of Transport Infrastructure Development on e Influence of Transport Infrastructure Development on. *Procedia Engineering*, 215 – 223 . Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705816000655/pdf?md5=d61b325bae2a620a96146e9121b6eeb3&pid=1-s2.0-S1877705816000655-main.pdfT95AiEA1b2hltYYb1774pwxkJmfmOtn5M9pynOQcNoYo2nkG>

Hlotywa, A., & Ndaguba, E. (2017). Assessing the impact of road transport infrastructure investment on economic development in South Africa. *Journal of Transport and Supply Chain Management*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/319940854_Assessing_the_impact_of_road_transport_infrastructure_investment_on_economic_development_in_South_Africa

Infobae. (2019). Venezuela cayó seis puestos en el Índice de Competitividad Global y ya está entre los peores 10 del mundo. Obtenido de Infobae: <https://www.infobae.com/america/venezuela/2019/10/09/venezuela-cayo-seis-puestos-en-el-indice-de-competitividad-global-y-ya-esta-entre-los-peores-10-del-mundo/>

Ketels, C. (2016). Review of Competitiveness Frameworks. National Competitiveness Council. Obtenido de https://www.hbs.edu/faculty/Publication%20Files/Review%20of%20Competitiveness%20Frameworks%20_3905ca5f-c5e6-419b-8915-5770a2494381.pdf

Law, T., Jakarni, F., & Kulanthaya, S. (2018). Road infrastructure development and economic growth. Malaysian Road Conference & Exhibition. Obtenido de researchgate.net/publication/332642934_Road_infrastructure_development_and_economic_growth

Li, Z., Wu, M., & Chen, B. (2017). Is road infrastructure investment in China excessive? Evidence from productivity of firms. *Regional Science and Urban Economics*, 116-

126. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0166046217301631>

Llamas, L. (2015). La competitividad regional y el bienestar económico en el estado de Sonora. Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo, Sonora. Obtenido de <https://ciad.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1006/349/1/LLAMAS-REMBAO-LI14.pdf>

Lozada, C. (2020). Más de un millón se beneficiarán con obras de infraestructura vial en La Libertad. Obtenido de Andina: <https://andina.pe/agencia/noticia-mas-un-millon-se-beneficiaran-obras-infraestructura-vial-la-libertad-805589.aspx>

Mancha, T., Moscoso, F., & Santos, J. (2017). Un índice de competitividad regional para España. Revista de Estudios Regionales. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/322339584_A_regional_competitiveness_index_for_Spain/link/5b4385dc0f7e9bb59b1af76b/download

Ministerio de Economía y Finanzas, MEF. (2016). Directiva para la ejecución presupuestaria. Lima: Ministerio de Economía y Finanzas. Obtenido de https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publico/anexos/DirEjecucion2012_RD022_2011EF5001.pdf

Osorio, C. (2018). Venezuela ejecutará Plan Nacional de infraestructura vial este 2018. Obtenido de Carreteras PA: <https://www.carreteras-pa.com/noticias/venezuela-ejecutara-plan-nacional-infraestructura-vial-este-2018/>

Paguay, M. (2019). Gasto público en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico, un análisis para Ecuador periodo 2000- 2017. Universidad Nacional de Chimborazo, Riobamba. Obtenido de <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/5604/1/UNACH-EC-FCP-ECO-2019-0007.pdf>

Parimango, J. (2016). La inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico de la región Libertad: 2005 – 2012. Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo. Obtenido de http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5154/parimangoreyna_john.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Revilla, C. (2020). MTC reanuda actividades en 118 proyectos de infraestructura vial que demandan inversión de S/ 605 millones. Perú 21. Obtenido de Perú 21:

<https://peru21.pe/economia/mtc-reanuda-actividades-en-118-proyectos-de-infraestructura-vial-que-demandan-inversion-de-s-605-millones-noticia/>

- Reyes, J. (2019). Gestión de la infraestructura vial urbana y satisfacción en usuarios del PIP 208057 de la MPSM, Tarapoto, 2019. Universidad Cesar Vallejo, Tarapoto. Obtenido de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39626/Reyes_MJCR.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Saavedra, R., & Leveau, M. (2019). Inversión en infraestructura vial y su influencia en el crecimiento económico de la región de San Martín, periodo 2007 – 2017. Universidad Nacional de San Martín, Tarapoto. Obtenido de <http://repositorio.unsm.edu.pe/bitstream/handle/11458/3494/ECONOMIA%20-%20Ricky%20Arnold%20Saavedra%20Del%20Castillo%20%26%20Michel%20Angelo%20Leveau%20Chappa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Saldaña, C. (2018). Efecto de la inversión en infraestructura vial al desarrollo económico y a la competitividad de Colombia entre los años 1994 y 2016. Universidad de La Gran Colombia, Bogotá. Obtenido de https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/4042/Inversi%c3%b3n_infraestructura_Colombia_1994-2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sánchez, H., & Reyes, C. (2015). Metodología y diseño en la investigación científica. Perú: Visión Universitaria.
- Sánchez, J., Buendía, J., Calvo- Flores, A., & Yago, M. (2019). A new measure of regional competitiveness. Applied Economic Analysis. Obtenido de <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/AEA-07-2019-0010/full/html>
- Santamaría, M., Vera, N., Joya, J., Beltrán, D., & Camelo, C. (2020). Financiamiento de infraestructura vial: tiempos difíciles. La República. Obtenido de <https://www.larepublica.co/analisis/anif-2941063/financiamiento-de-infraestructura-vial-tiempos-dificiles-2962790>
- Santos, M., & Reátegui, M. (2019). Inversión pública y su relación con el desarrollo económico local del distrito de Juan Guerra año 2011 – 2017. Universidad Nacional de San Martín, Tarapoto. Obtenido de <http://repositorio.unsm.edu.pe/bitstream/handle/11458/3528/ECONOMIA%20-%20Mayra%20Priscilla%20Santos%20L%c3%b3pez%20%26%20Max%20Alfonso%20Re%c3%a1tegui%20Paredes.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Skorobogatova, O., & Kuzmina, I. (2017). Transport Infrastructure Development Performance. *Procedia Engineering*, 319-329. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705817300565>

Valderrama, S. (2015). *Pasos Para Elaborar Proyectos de Investigación Científica: Cuantitativa, Cualitativa y Mixta* (Ed. 2da ed.). Lima: Editorial San Marcos.

Vara, A. (2015). *7 pasos para elaborar una tesis*. Lima: Editorial Macro.

Vásquez, J. (2016). *La inversión de la infraestructura vial y su relación con la inversión privada en el Perú durante el periodo: 2000 – 2014*. Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo. Obtenido de http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/4757/vasquezfabian_jean.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ANEXOS

Anexo A. Matriz de consistencia

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Técnicas de recolección
<p>Pregunta general ¿Cómo la inversión en infraestructura vial se relaciona con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020?</p> <p>Preguntas específicas ¿Cuál es la inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020?</p> <p>¿Cuál es el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020?</p> <p>¿Cómo el Presupuesto Institucional de apertura influye en la competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020?</p> <p>¿Cómo el Presupuesto Institucional Modificado influye en la competitividad de la región de San Martín,</p>	<p>Objetivo general: Determinar la relación de la inversión en infraestructura vial y el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.</p>	<p>Hipótesis general: H1: La inversión en infraestructura vial se relaciona significativamente con el índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.</p> <p>Hipótesis específicas: La inversión en infraestructura vial de la región de San Martín, periodo 2015-2020 es de menor del 1%.</p> <p>El índice de competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020 es bajo.</p> <p>El Presupuesto Institucional de apertura se relaciona con la competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.</p> <p>El Presupuesto Institucional Modificado se relaciona con la competitividad de la región de San Martín, periodo 2015-2020.</p>	<p>Variable X Inversión en infraestructura vial</p> <p>Variable Y Índice de competitividad</p>	Tipo de presupuesto	<p>Presupuesto Institucional de Apertura</p> <p>Presupuesto Institucional Modificado</p>	<p>Técnica: Análisis documental</p> <p>Instrumento: Guía de análisis documental</p>
	Entorno económico			<p>Producto bruto interno real</p> <p>Producto bruto interno real per cápita</p> <p>Gasto por hogar mensual</p>		
	Entorno educación			<p>Índice de analfabetismo</p> <p>Población con secundaria a más</p>		
				<p>Colegios con acceso a internet</p>		
	Entorno institucional			<p>Ejecución de la inversión pública</p> <p>Promedio de Criminalidad</p>		
				<p>Presencia policial</p>		

periodo 2015-2020?	de San Martín, periodo 2015-2020.					
Diseño	Población	Muestra				
Diseño correlacional, no experimental de corte longitudinal	Estuvo conformada por un total de 6 años de los cuales se obtendrá la información necesaria respecto a cada variable	Estuvo conformada por un total de 6 años de los cuales se obtendrá la información necesaria respecto a cada variable				

Anexo B. Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Inversión en infraestructura vial	La inversión en infraestructura vial dentro de los países en desarrollo apoya la mejora del nivel de vida de población, crea puestos de trabajo y conduce a la capacidad de impulsar la actividad económica y empresarial (Hlotywa & Ndaguba, 2017).	La inversión en infraestructura vial, se define operacionalmente a través de los tipos existentes de presupuesto (Dirección General de Presupuesto, 2016; MEF, 2016),	Tipo de presupuesto	Presupuesto Institucional de Apertura	Razón
				Presupuesto Institucional Modificado	
Índice de competitividad	Índice de competitividad regional, se aborda desde dos puntos. Primero, como un grupo de factores que establecen el nivel de productividad, y segundo, como determinantes de incrementos sostenidos en el bienestar de la población (Benzaquén et al. 2015).	Se define de forma operacionalmente mediante los tres pilares tomados para este estudio, los cuales fueron el entorno económico, educación y el institucional (Benzaquén et al., 2015).	Entorno económico	Producto bruto interno real	Razón
				Producto bruto interno real per cápita	
				Gasto por hogar mensual	
			Entorno educación	Índice de analfabetismo	
				Población con secundaria a más	
				Colegios con acceso a internet	
			Entorno institucional	Ejecución de la inversión pública	
Promedio de Criminalidad					
Presencia policial					

Anexo E. Base de datos

Inversión en infraestructura vial

Periodos	Regional			Nacional			Proporción de inversión Región/País (%)		
	PIA	PIM	PIM	PIA	PIM	PIM	Prop. Inver. PIA	Prop. Inver. PIA	Prop. Inver. PIM
2015	15,220,168	47,355,431	26,599,430,582	49,334,228,183			0.0572		0.0960
2016	209,761	26,309,593	32,147,119,568	45,744,985,819			0.0007		0.0575
2017	1,241,762	31,782,468	30,677,994,511	48,849,915,450			0.0040		0.0651
2018	300,000	48,109,927	24,519,478,992	39,842,078,505			0.0012		0.1208
2019	1,765,942	1,765,942	24,057,189,589	42,260,532,200			0.0073		0.0042
2020	1,957,666	31,428,169	23,894,244,317	39,068,549,753			0.0082		0.0804
Promedio	3,449,217	31,125,255	26,982,576,260	44,183,381,652			0.0128		0.0704

Índice de competitividad regional

COMPETITIVIDAD - VALORES PORCENTUALES A NIVEL REGIONAL

	Entorno económico			Entorno educación			Entorno institucional		
	Producto bruto interno real per cápita (S./)	Gasto por hogar mensual(S./)	Personas con analfabetismo (% de la población de 15 y más años analfabeta)	Habitantes con secundaria a más de 15 años a más que al menos culminó satisfactoriamente secundaria)	Colegios con acceso a internet (% de escuelas de primarias y secundarias con acceso a internet)	Ejecución de la inversión pública (%) en relación en porcentaje del gasto devengado del PIM de inversión (incluye gobierno local, regional y nacional)	N° promedio de crímenes (denuncias de delitos por cada 1,000 habitantes)	N° de agentes policiales (número de habitantes por cada efectivo policía)	
2015	0.9900	93.7374	92.1681	7.7000	38.8000	14.2000	78.3000	4.2000	10.2000
2016	1.0136	98.7752	77.3208	6.8000	37.3000	29.4000	82.0000	5.3000	749.4000
2017	1.0503	95.7305	76.8920	7.1000	38.4000	35.6000	76.3000	12.0000	689.0000
2018	1.1129	95.2601	79.9324	8.4000	38.5000	34.8000	75.5000	5.8000	629.0000
2019	1.1069	94.9682	81.1594	7.3000	41.0000	36.6000	69.5000	7.9000	629.0000
2020	1.0827	108.6035	78.4385	7.3000	42.9000	44.3000	67.1000	9.7000	764.7600

Inversión en infraestructura vial y su relación con el índice de competitividad de la región San Martín, periodo 2015-2020

INFORME DE ORIGINALIDAD

25%

INDICE DE SIMILITUD

25%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

12%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	5%
2	repositorio.unsm.edu.pe Fuente de Internet	4%
3	tesis.unsm.edu.pe Fuente de Internet	3%
4	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	doi.org Fuente de Internet	1%
6	es.unesco.org Fuente de Internet	1%
7	issuu.com Fuente de Internet	1%
8	tesis.usat.edu.pe Fuente de Internet	1%
9	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	

1 %

10

repositorio.unap.edu.pe

Fuente de Internet

1 %

11

Submitted to Universidad Nacional de San
Cristóbal de Huamanga

Trabajo del estudiante

<1 %

12

es.kamiltaylan.blog

Fuente de Internet

<1 %

13

www.coursehero.com

Fuente de Internet

<1 %

14

repositorio.upt.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

15

prezi.com

Fuente de Internet

<1 %

16

repositorio.unasam.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

17

Submitted to Universidad de Almeria

Trabajo del estudiante

<1 %

18

repositorio.unu.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

19

repositorio.ucp.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

20

tesis.pucp.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

21

de.slideshare.net

Fuente de Internet

<1 %

22

Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru

Trabajo del estudiante

<1 %

23

documentop.com

Fuente de Internet

<1 %

24

repositorio.une.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

25

americanae.aecid.es

Fuente de Internet

<1 %

26

dspace.unitru.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

27

repositorio.usmp.edu.pe

Fuente de Internet

<1 %

28

dspace.unach.edu.ec

Fuente de Internet

<1 %

29

Lizeth Armenta Zazueta, Celia Yaneth Quiroz Campas, Laura Violeta Cota Valenzuela. "The effect of the presence tutorials in the academic performance of the administration students of a university of the north of Mexico", *Inquietud Empresarial*, 2020

Publicación

<1 %

30	Submitted to Universidad Nacional de Huancavelica Trabajo del estudiante	<1 %
31	Submitted to Universidad Santiago de Cali Trabajo del estudiante	<1 %
32	repositorioslatinoamericanos.uchile.cl Fuente de Internet	<1 %
33	Andrzej Cieřlik, Magdalena Kaniewska. "Telecommunications Infrastructure and Regional Economic Development: The Case of Poland", Regional Studies, 2004 Publicación	<1 %
34	blog.pucp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
35	civicus.org Fuente de Internet	<1 %
36	es.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
37	es.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
38	kipdf.com Fuente de Internet	<1 %
39	repositorio.cientifica.edu.pe Fuente de Internet	<1 %

40	repositorio.ulasamericas.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
41	repositorio.uss.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
42	www.redalyc.org Fuente de Internet	<1 %
43	"Inter-American Yearbook on Human Rights / Anuario Interamericano de Derechos Humanos, Volume 1 (1985)", Brill, 1987 Publicación	<1 %
44	Submitted to Universidad Continental Trabajo del estudiante	<1 %
45	abinmagazine.com Fuente de Internet	<1 %
46	repositorio.ucjc.edu Fuente de Internet	<1 %
47	repositorio.upao.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
48	repositorio.usil.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
49	Submitted to usmp Trabajo del estudiante	<1 %
50	www.bbc.com Fuente de Internet	<1 %

51	alicia.concytec.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
52	apirepositorio.unh.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
53	www.clubensayos.com Fuente de Internet	<1 %
54	www.colson.edu.mx Fuente de Internet	<1 %
55	www.dynabizvenezuela.com Fuente de Internet	<1 %
56	www.observa.org.pe Fuente de Internet	<1 %
57	idus.us.es Fuente de Internet	<1 %
58	kupdf.net Fuente de Internet	<1 %
59	repositorio.uma.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
60	repositorio.unprg.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
61	www.suse.de Fuente de Internet	<1 %

Excluir citas Activo

Excluir coincidencias < 10 words

Excluir bibliografía Activo