

“Año del Dialogo y Reconciliación Nacional”

UNIVERSIDAD DE HUANUCO

ESCUELA DE POST GRADO

MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA



**“EL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD DEL KM 1+530
HASTA TRANCA BUENOS AIRES - I ETAPA Y EL
DESARROLLO RURAL DEL CASERÍO LA LINDA EN EL
AÑO 2015”**

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA

AUTOR:

MILLER VILLANUEVA SANTAMARÍA

ASESOR

Dr. ANDY WILLIAMS CHAMOLÍ FALCÓN

**HUÁNUCO - PERÚ
2018**



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

Escuela de Post Grado

Facultad de Ciencias Empresariales

ACTA DE SUSTENTACIÓN DEL GRADO DE MAESTRO EN CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

En la ciudad de Huánuco, siendo las 09:00 horas, a los 16 días del mes de agosto del año dos mil dieciocho, en el Auditorio de la Facultad de Ciencias Empresariales, "San Juan Pablo II" (Aula 202-P5), se reunió el jurado calificador, integrados por los docentes: Dr. Jorge Luis LÓPEZ SÁNCHEZ (Presidente), Dr. Oscar Augusto CAMPOS SALAZAR (Secretario) y la Mg. Simeón SOTO ESPEJO (Vocal); nombrados mediante Resolución N° 298-2018-D-EPG-UDH, de fecha 08 de junio del año dos mil dieciocho y el aspirante al Grado Académico de Maestro, VILLANUEVA SANTAMARIA, Miller.

Luego de la instalación y verificación de los documentos correspondientes, el Presidente del jurado invitó al graduando a proceder a la exposición y defensa de su tesis titulada: "EL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD DEL KM 1+530 HASTA TRANCA BUENOS AIRES - I ETAPA Y EL DESARROLLO RURAL DEL CASERIO LA LINDA EN EL AÑO 2015", para optar el Grado Académico de Maestro en Ciencias Administrativas, mención: Gestión Pública.

Concluida la exposición, se procedió a la evaluación correspondiente, luego el presidente del Jurado comunicó el resultado, habiendo obtenido la nota Dieciséis con la calificación de Buena; al mismo tiempo recomendó a la Escuela de Post Grado, se le otorgue el grado académico de Maestro en Ciencias Administrativas, con mención en Gestión Pública al graduando VILLANUEVA SANTAMARIA, Miller.

Se suscribe la presente Acta en tres originales y siendo las 11:45 horas, se da por concluido el acto académico de sustentación.

PRESIDENTE

Dr. Jorge Luis LÓPEZ SÁNCHEZ

SECRETARIO

Dr. Oscar Augusto CAMPOS SALAZAR

VOCAL

Mg. Simeón SOTO ESPEJO

DEDICATÓRIA

La presente investigación va dedicada a Dios y a mis padres: Arnulfo y Marcelina; por haberme dado la oportunidad de vivir.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por la fortaleza que me brinda ya que, gracias a su infinito amor, permanezco de pie a pesar de las grandes dificultades que atravieso en el caminar de la vida.

A los docentes de la maestría por compartir sus enseñanzas y experiencias con cada uno de nosotros y reforzar nuestra educación profesional.

Al Dr. Andy Chamoli, por sus valiosas asesorías en los conceptos estructurales de la presente investigación y por confiar en mí, guiando mis ideas, lo cual ha servido para desarrollar mi formación como investigador.

ÍNDICE

Dedicatoria	03
Agradecimiento	04
Índice	05
Resumen	07
Summary	08
Introducción	09

CAPÍTULO I

1. Planteamiento del problema	10
1.1. Descripción del Problema	10
1.2. Formulación del Problema	12
1.3. Objetivo General	12
1.4. Objetivos Específicos	13
1.5. Trascendencia de la Investigación /Justificación de la Investigación	13
1.6. Limitaciones de la investigación	14
1.7. Viabilidad de la investigación	14

CAPÍTULO II

2. Marco teórico	15
2.1. Antecedentes de la Investigación	15
2.2. Bases Teóricas	18
2.3. Definiciones Conceptuales	63
2.4. Sistema de Hipótesis	65
Sistema de Variables	66
• Variable Dependiente	
• Variable Independiente	
2.5. Operacionalización de variables	66

CAPÍTULO III

3. Marco metodológico	67
3.1. Tipo de Investigación	67
3.1.1 Enfoque	67

3.1.2 Alcance o Nivel	67
3.1.3 Diseño	68
3.2. Población y Muestra	69
3.3. Técnicas e instrumento de Recolección de Datos	70
3.4. Técnicas para el Procesamiento y Análisis de la Información	71
CAPÍTULO IV	
4. Resultados	72
CAPÍTULO V	
5. Discusión	114
CAPÍTULO VI	
6. Conclusiones y recomendaciones	120
CAPITULO VII	
7. Referencias Bibliográficas	123
8. Anexos	125
9. Matriz de consistencia	126
10. Fotos del trabajo de campo	127
11. Matriz de Operacionalización de las variables	135
12. Instrumentos	136

RESUMEN

El propósito principal de la presente investigación fue determinar de qué manera la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires – I Etapa, se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda en el distrito de Molino en el periodo 2015; para lo cual se aplicaron una serie de instrumentos que permitieron medir las variables en estudio de una muestra de 102 beneficiarios del proyecto que pertenecen del caserío de la Linda del Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco. En el proyecto de investigación se estableció como hipótesis principal que, la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires-I Etapa se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015, aspecto que fue, comprobada en la presente investigación de enfoque cuantitativo y con nivel descriptivo correlacional, dado que, según la principal conclusión arribada advertimos que, si hay relación entre la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires-I Etapa y el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015, por cuanto, se ha determinado que la población beneficiaria, ha experimentado un cambio social y económico, al beneficiados la calidad de la infraestructura vial, la calidad del servicio de transporte, el acceso a la educación, el acceso a la salud y tener un promedio de ingreso per cápita mensual.

SUMMARY

The main purpose of the present investigation was to determine how the execution of the public investment project: Creation of the service of Transitability of KM 1 + 530 to the Annex Tranca - Buenos Aires - I Stage, is related to the rural development of the hamlet La Linda in the district of Molino in the period 2015; for which a series of instruments were applied that allowed to measure the variables under study of a sample of 102 beneficiaries of the project that belong to the farmhouse of the Linda of the District of Molino, Province of Pachitea, Department of Huánuco. In the research project was established as a main hypothesis that, the execution of the public investment project: Creation of the service of Transitability of KM 1 + 530 to the Annex Tranca - Buenos Aires-I Stage is significantly related to the rural development of the hamlet La Linda of the district of Molino in the period 2015, aspect that was, verified in the present investigation of quantitative approach and with descriptive correlational level, given that, according to the main conclusion arrived at we noticed that, if there is significant relationship between the execution of the investment project public: Creation of the service of Transitability of KM 1 + 530 to the Annex Tranca - Buenos Aires-I Stage and rural development of the La Linda farmhouse in the district of Molino in the period 2015, therefore, it has been determined that the beneficiary population, has undergone social and economic change, benefiting the quality of the road infrastructure, the quality of services io of transport, access to education, access to health and have an average monthly per capita income.

INTRODUCCIÓN

Se define como proyecto de inversión pública, a toda intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, ampliar, mejorar, o recuperar la capacidad productora o de provisión de bienes o servicios de una unidad productora de servicios públicos; cuyos beneficios se generaran durante su vida útil. El Estado, utiliza a la Inversión Pública como principal herramienta de desarrollo de sus territorios urbanos y rurales, a través de la cual, dota de infraestructura económica y social a la población, para satisfacer sus necesidades de elevando su nivel de vida y generando el bienestar social. El Estado peruano con relación al desarrollo rural ha contemplado como política nacional en el Acuerdo Nacional, el desarrollo agrario y rural como vigésimo tercera política del Estado para alcanzar su tercer objetivo llegado su bicentenario, de ser un país competitivo. La ejecución del proyecto de inversión pública: Creación de servicio de transitabilidad del km 1+530 Hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa del caserío de la Linda del distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco, tuvo como finalidad mejorar la calidad de vida de los pobladores ubicados en la zona de influencia directa del proyecto, logrando mejoras sociales, económicas y ambientales. Las dimensiones de las variables del problema materia de investigación fueron: ejecución presupuestal, área de influencia, servicio de transporte, beneficios sociales, calidad de vida, creación de empleo y diversificación económica, las cuales permitieron describir y explicar, la existencia de una relación significativa entre la ejecución del mencionado proyecto de inversión pública y el Desarrollo Rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. De lo que se infiere que, el punto de partida para promover el desarrollo rural en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco fue la ejecución del mencionado proyecto de inversión pública.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción del problema

En un contexto internacional los proyectos de inversión pública, son instrumentos que promueven el desarrollo en los territorios urbanos y rurales de los países, por cuanto permite dotar a la población de infraestructura económica y social para satisfacer sus necesidades, elevar su nivel de vida y generar bienestar social.

Sin embargo, en la actualidad gran parte de la población asentada en las zonas rurales tienen carencia o limitado acceso a servicios básicos, persistiendo aun la exclusión económica y social, debido a que, entre otros factores se prioriza la ejecución de proyectos de inversión pública en zonas urbanas.

En el Perú la insatisfacción de las necesidades de la población rural, se ve agravado por su compleja geografía, esto ocasiona la desarticulación entre los diferentes espacios geográficos y que según el informe técnico de Evolución de la Pobreza Monetaria 2009 – 2015 del INEI, el 47,9% de los pobres del país, están concentrados en la Sierra. Por lo que, el Distrito de Molino, provincia de Pachitea, departamento de Huánuco, se encuentra ubicado en el puesto 324 como uno de los distritos más pobres del Perú, con una población en condición de pobreza de un rango del 59.6% al 71.3%. Es decir, en el año 2015, más del 60% de las personas que residían en dicho distrito tenían un ingreso mínimo per cápita mensual solo de S/. 135 soles, para satisfacer sus necesidades alimentarias y no alimentarias.

Dentro de este contexto, la falta de promoción del desarrollo rural basado en la ejecución de proyectos de inversión pública de infraestructura vial, no genera a favor de la población beneficiaria, la reducción del tiempo de transporte, el incremento en la frecuencia de transporte, la reducción en el costo de pasajes y fletes; la mejora en el acceso a los servicios de salud, educación y no genera mayor acceso a los mercados locales y nacionales para los agricultores.

En consecuencia, la Municipalidad Distrital de Molino, como Gobierno Local, promueve el desarrollo rural dentro de su territorio, mediante la ejecución del proyecto de inversión pública de infraestructura vial denominado: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa.

Figura 1. Mapa de ubicación geográfica del lugar de ubicación del Caserío de la Linda



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Por estas consideraciones, cabe plantear el siguiente problema de investigación:

1.2. Formulación del problema de investigación

1.2.1 Problema general

¿De qué manera la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015?.

1.2.2 Problemas secundarios

- ¿De qué manera la ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015?.
- ¿De qué manera el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015?.
- ¿De qué manera el servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires- I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015?.
- ¿De qué manera los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires-I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015?.

1.3. Objetivo general

Describir de qué manera la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta

el Anexo Tranca Buenos Aires-I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.

1.4. Objetivos específicos

- Establecer de qué manera la ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015.
- Analizar de qué manera el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015.
- Describir de qué manera el servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015.
- Establecer de qué manera los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015.

1.5 Trascendencia de la investigación.

El presente trabajo de investigación se justifica en:

a) Trascendencia Teórica.

La presente investigación tiene trascendencia teórica, debido a que contribuye al conocimiento de la materia, doctrinariamente la investigación nos permite establecer la relación significativa entre la ejecución de proyectos de inversión pública vial y el desarrollo rural.

b) Trascendencia técnica.

La presente investigación tiene trascendencia técnica, debido a que a partir de la descripción de la relación entre la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa y el desarrollo rural del caserío de La Linda del Distrito de Molino, se pueden formular políticas públicas orientadas al desarrollo rural mediante la ejecución de proyectos de inversión pública de infraestructura vial.

c) Trascendencia académica.

La presente investigación tiene trascendencia académica, debido a que, a través de los procedimientos del método científico se genera de conocimientos, aplicándose la observación en el estudio de las variables como: Ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa y el desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino.

1.5. Limitaciones de la investigación.

a) Limitación espacial.

La presente investigación se limita espacialmente dentro del espacio geográfico del caserío La Linda del distrito de Molino, Provincia de Pachitea y Departamento de Huánuco.

b) Limitación temporal.

La presente investigación se limita temporalmente en el periodo de tiempo del año 2015.

1.6. Viabilidad de la investigación

La presente investigación fue viable, debido a que contamos con la disposición de tiempo y persona para la realización del trabajo de campo, asimismo como se tiene acceso a los datos materia del presente trabajo de investigación que serán proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

Investigaciones Internacionales:

En Chile, Celeste María Aguilar Sosa, (2013), realizó la investigación “Análisis del actual Sistema Nacional de Inversión Pública de Honduras”, que tuvo como objetivo general, analizar la situación actual del Sistema de inversión pública en honduras para detectar oportunidades de mejora, Universidad de Chile “Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Tesis Para Optar al Grado de Magister en Gestión y Políticas Públicas, llegó a las siguientes conclusiones:

La inestabilidad Política de Honduras ha sido relevante para el avance de la inversión, recordando que ante la crisis del año 2009 se suspendieron los desembolsos para los programas de cooperación externa intensificando la incertidumbre en la continuidad de los mismos, se estancó la ejecución y se vio afectado el programa de la inversión a futuro. Previo y durante a este suceso algunas agencias de cooperación internacional habían emigrado del país y focalizado su inversión en otras naciones. Por lo que durante el actual gobierno y los que están por venir el mayor resto es fortalecer las relaciones internacionales para identificar y captar oportunidades de inversión extranjera, mejorar la eficiencia en la asignación y ejecución de los fondos nacionales y optimizar la gestión de la inversión pública.

Enmarcar los proyectos a las estrategias de desarrollo del país, según ordenamiento territorial y el plan nacional de cada secretaria de estado ha implicado identificar la tipología del proyecto según los objetivos y metas nacionales, de Desarrollo del Milenio (ODM) y Estrategia de Reducción de la Pobreza (ERP). Se puede considerar un buen avance, pero aún existe inconsistencia al momento de articular elementos transversales al PIP, por ejemplo: El rol de la secretaria de planeación relacionado al plan de nación y ordenamiento territorial,

mecanismos de participación ciudadana especialmente para elaborar el presupuesto, establecer contraparte comunitaria durante la ejecución de proyectos, y al momento de rendir cuentas públicas. Entre los problemas de articulación no es ajena la dualidad de funciones y competitividad que pudiese surgir entre diferentes secretarías de estado, donde prevalece el apoyo político y el poder de asignar recursos que ostente cada una.

Investigaciones nacionales:

En Lima, Sergio Rudy Fiestas Fiestas, (2010), realizó la investigación, “Priorización de los Proyectos de Inversión Pública, mediante el Análisis de Componentes Principales”; que tuvo como objetivo principal, analizar la estructura de la escala para la Priorización de los proyectos de inversión del Fondo Metropolitano de Inversiones de la Municipalidad Metropolitana de Lima (INVERMET) en el año 2005; Universidad Nacional de Ingeniería “Facultad de Ingeniería Económica y Ciencias Sociales”; Tesis para Optar el Grado de Ingeniero Estadístico; Lima 2010; llegó a las siguientes conclusiones:

El análisis de componentes principales ha permitido identificar en la estructura de la escala de priorización de Proyectos de Inversión de INVERMET, en el año 2005 la existencia de tres factores que explican el 78% de la variabilidad de los datos los cuales se han convenido en llamar según la estructura de correlación observada en los datos originales: (1) Factor de asignación de recursos (45.5%), (2) Factor Flujo de Caja Actualizado (20.7%) y (3) Factor de Eficiencia (12.1%).

El Primer componente: Asignación de Recursos es particularmente interesante pues mide la distribución actualizada de los recursos y de los beneficios generados por el proyecto. Consecuentemente, un indicador de calificación basado en esta primera componente constituirá una medida actualizada de distribución económica de los recursos. Medida que constituirá un indicador relevante si el objetivo es maximizar el impacto social de un proyecto.

En Lima, Johnny Oscar Álvarez Ochoa, (2010) realizó la investigación, “Factores que influenciaron en los Atrasos de ejecución de los Proyectos de Inversión Pública Financiados con Endeudamiento Externo”, que tuvo como objetivo general, determinar los factores que influenciaron en los atrasos de ejecución de los proyectos, para que no pudieran ser ejecutados según su programación; Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Ingeniería Económica y Ciencias sociales, sección de Postgrado, Maestría en Gestión Pública, Tesis para Optar el Grado académico de Maestro en Gerencia Pública; Llegó a la siguiente conclusión: Un aspecto importante fue falta de una adecuada planificación estratégica en la Unidad ejecutora y su aplicación práctica en la Programación y ejecución de los proyectos, esto trajo como consecuencia un retraso en la ejecución de los proyectos en 54 meses. La gestión administrativa desempeñó un rol importante en el retraso. Los proyectos no se ejecutaron bajo el régimen del SNIP, lo que significó que los proyectos materia de la presente investigación no tuvieron bien definido sus reales alcances, esto trajo como consecuencias un retraso en la ejecución de los proyectos de 54 meses.

2.2. Bases teóricas.

2.2.1. Proyecto de inversión pública.

Mediante Ley N° 27293, se crea en nuestro país el Sistema Nacional de Inversión Pública, con la finalidad de optimizar el uso de los Recursos Públicos destinados a la inversión pública.

El *Reglamento de la Ley del Sistema de Inversión Pública aprobado mediante Decreto Supremo N° 102-2007-EF (2007)*, en el numeral 2.1 de su artículo 2 definía al Proyecto de Inversión Pública a toda intervención limitada en el tiempo que utiliza total o parcialmente recursos públicos, con el fin de crear, ampliar, mejorar, o recuperar una unidad productora de servicios públicos

para la provisión de bienes o servicios a favor de la población durante su vida útil.

En la actualidad el Sistema Nacional de Inversiones fue reemplazada por el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones en mérito al Decreto Legislativo N° 1252, sin embargo, la definición sobre el proyecto de inversión pública sigue siendo la concebida en la norma primigenia.

2.2.1.1 Tipologías de proyectos de inversión pública:

Según el Anexo 09 de la Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública, que regula los parámetros y normas técnicas para formulación de los proyectos de inversión pública, pueden adoptar las siguientes tipologías de naturalezas de intervención:

• **Creación.** La cual implica crear una Unidad Productora de Servicios Públicos, es decir el conjunto de infraestructura, equipos, personal, etc. que en su conjunto tienen la capacidad de proveer bienes o servicios públicos a la población. Ejemplo: La creación de los servicios de transitabilidad desde la comunidad Z a la progresiva 450 del kilómetro 12 de la carretera que la comunica con la comunidad Y, ello debido a que la población actualmente accede desde la comunidad a la carretera por un camino de herradura.

• **Ampliación.** La cual consiste en ampliar la capacidad de una unidad productora de servicios públicos existente para continuar dotando de un bien y/o un servicio a nuevos usuarios debido a la existencia de mayor demanda. Por ejemplo: Ampliación de los servicios de educación primaria en la institución educativa X para dar acceso a mayor número de sus estudiantes.

• **Mejoramiento.** Comprende en realizar intervenciones sobre uno o más factores de producción de una unidad de productora de servicios públicas con la finalidad de incrementar la calidad del bien o servicio. Ejemplo: Mejoramiento de los servicios de agua potable y alcantarillado del distrito de A para dar acceso a los usuarios a servicios de calidad.

• **Recuperación.** Está relacionado con la recuperación parcial o total de la capacidad de prestación de bienes o servicios en una unidad productora de servicios públicos debido a que su infraestructura, equipos, etc. han colapsado, o han sido dañados o destruidos, sea por desastres u otras causas. Puede estar dirigido a la misma, mayor cobertura o mejorar calidad del bien o el servicio. Ejemplo: Recuperación de los servicios provistos por el centro de salud X, de esta manera se volverá a dar funcionamiento el centro de salud que colapsó por un terremoto.

2.2.1.2 Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo Tanca Buenos Aires – I Etapa en el Caserío de la Linda del Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco.

En mérito al informe técnico N° 001-2015-MDM/OPI/PAT de fecha 09 de abril de 2015, la Oficina de Programación e Inversiones de la Municipalidad Distrital de Molino, viabiliza el perfil del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 Hasta el Anexo Tanca Buenos Aires en el Caserío de la Linda del Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco, con código en el Sistema

Nacional de Inversión Pública N° 317490, con monto de inversión S/. 1' 736, 176.00 (Un Millón Setecientos Treinta y Seis Mil Ciento Setenta y Seis con 00/100 nuevos soles), teniendo como modalidad de ejecución por contrata.

Tabla 1: Componentes presupuestales de las III etapas del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo Tranca Buenos Aires en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino – Pachitea – Huánuco

Componente	Unidad de medida	Meta Estudio definitivo o Expediente Técnico
Etapa I Apertura de Trocha carrozable	KM	397,182.42
Etapa II Construcción de Obras de arte	GLB	399,636.30
Etapa III Pavimentos y Señalizaciones	GLB	224,482.40
Costo directo		1,021.301.12
Gastos Generales (10%)		102.130.11
Utilidad (10%)		102.130.11
Sub Total		1,225.561.34
IGV (18%)		220,601.04
Costo de ejecución de obra		1,446.162.38
Elaboración de expediente		11,500.00
Presupuesto de obra		1,457.652.38
Supervisión		70,000.00
Costo total		1,527.662.38

Fuente: Expediente técnico del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo Tranca Buenos Aires en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino – Pachitea – Huánuco.

De conformidad con el expediente técnico, la primera etapa del mencionado proyecto de inversión, comprende los siguientes componentes:

Tabla 2: Componentes presupuestales de la I etapa del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo Tranca Buenos Aires en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino – Pachitea – Huánuco.

Componente	Unidad de medida	Meta Estudio definitivo Expediente Técnico	o
Apertura de trocha carrozable desde Progr. 1+530 Hasta el caserío Tranca Buenos Aires	KM	3.90	
Apertura de trocha carrozable desde Progr. 1+530 Hasta el caserío Tranca Buenos Aires		397,182.42	
Costo Directo		397,182.42	
Gastos Generales (10%)		39,718.24	
Utilidad (10%)		39,718.24	
Sub Total		476.618.90	
IGV (18%)		85,791.40	
Costo de ejecución de obra		562.410.30	
Elaboración de expediente		11,500.00	
Presupuesto de obra		573,910.30	
Supervisión		25,000.00	
Costo total		598,910.30	

Fuente: Expediente técnico del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo Tranca Buenos Aires en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino – Pachitea – Huánuco.

2.2.1.2 Objetivo y Efectos del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino – Pachitea – Huánuco.

Según la información contenida en la memoria descriptiva del expediente técnico del proyecto, tiene por objetivo básico mejorar la calidad de vida de los pobladores ubicados en la zona de influencia directa del proyecto, a través de mejoras sociales y económicas y ambientales.

Los efectos directos son:

- Mejorar el nivel de transitabilidad de la vía considerada como eje principal para la integración de los pueblos en la ciudad de Molino.
- Mejoramiento del intercambio comercial y la integración entre la capital del distrito de Molino y sus Centros Poblados más importantes.
- Reducción de fletes, por cambio de unidades de transporte a vehículos de mayor tonelaje.
- Disminución de tiempos de recorridos de los vehículos.
- Reducción de los tiempos de inmovilización de mercaderías entre los centros de producción y consumo.
- Reducción de los tiempos de viaje de los pobladores asentados a lo largo de la vía.
- Generación de empleo rural temporal, durante el proceso constructivo del camino y durante el mantenimiento vial del mismo.
- Mejoramiento de las condiciones de transporte de los pobladores asentados en el área de influencia del camino hacia las capitales de distrito, para el acceso a los servicios públicos que brinda el Estado como son Centros educativos, Centros de Salud, Centros de Comunicación, autoridades, etc.

Los efectos indirectos son:

- Mejorar la competitividad de los productos originados en aquellas zonas que hoy no pueden acceder a determinados mercados por los elevados costos de transporte.
- Generar tráfico de carga de mediana y larga distancia.

- Favorecer la productividad del área de influencia.
- Propiciar el retorno de la población campesina a sus comunidades, brindándoles mejores condiciones de vida.
- Incentivar el crecimiento de la actividad ecoturística en la zona del proyecto.

2.2.2. El presupuesto público. La *Ley General del Sistema de Presupuesto (2004)*, en el numeral 8.1 del artículo 8 establece que “El presupuesto constituye el instrumento de gestión del Estado que permite a las entidades lograr sus objetivos y metas contenidas en su Plan Operativo Institucional (POI). Asimismo, es la expresión cuantificada, conjunta y sistemática de los gastos a atender durante el año fiscal, por cada una de las Entidades que forman parte del Sector Público y refleja los ingresos que financian dichos gastos”.

2.2.2.1 Fases del proceso presupuestario. El proceso presupuestario comprende las fases de Programación, Formulación, Aprobación, Ejecución y Evaluación del Presupuesto.

2.2.2.1.1 Fase de Programación. La Fase de Programación Presupuestaria, está sujeta a las proyecciones macroeconómicas Multianuales. La *Ley de Fortalecimiento de la Responsabilidad y Transparencia Fiscal (2013)*, en su artículo 14 establece que, “El Ministerio de Economía y Finanzas elabora y publica cada año el Marco Macroeconómico Multianual, el cual incluye las proyecciones macroeconómicas, comprendiendo los

supuestos en que se basan, que cubran al menos tres años, el año para el cual se está elaborando el presupuesto del sector público y al menos los dos años siguientes”.

Cabe precisar que, el Ministerio de Economía y Finanzas, a partir del año 2010 promovió el presupuesto multianual pero solo desde la perspectiva de la inversión pública, tal es así que, la Ley de Presupuesto para el Sector público para el ejercicio presupuestal 2010, incorpora a la Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, el Capítulo V, Presupuesto Multianual de la Inversión Pública, por ello el numeral 14.1 de la Directiva N° 003-2010-EF/76.01 que regulaba la Programación y Formulación del Presupuesto del Sector Público, mencionaba que, el Presupuesto Multianual de la Inversión Pública constituye un marco presupuestal referencial de mediano plazo de los gastos en proyectos de inversión pública, para un período de tres (3) años fiscales consecutivos (Año t, Año t+1 y Año t+2), para lo cual se toma en cuenta lo siguiente:

- Año t: Corresponde al año de formulación del Proyecto de Presupuesto Anual del Sector Público.

- Año t+1: Corresponde al periodo posterior al Año t.

- Año t+2: Corresponde al año posterior al Año t+1.

Sin embargo, a partir del año 2014, la programación multianual, va más allá de la inversión pública, tal es así que, la Ley de Presupuesto para el Sector público para el ejercicio presupuestal 2014, promueve la modificación del artículo 85° del Texto Único Ordenado de la Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto (2012), que establece: “La Programación Multianual es un proceso colectivo de análisis técnico y toma de decisiones sobre las prioridades que se otorgan a los objetivos y metas que la entidad prevé realizar para el logro de resultados esperados a favor de la población; así como la estimación de los recursos necesarios para el logro de ellos.

El objetivo de la Programación Multianual es asegurar un escenario previsible de financiamiento, por un período de tres años, para el logro de los resultados. La Programación Multianual no implica en ningún caso el compromiso definitivo de los recursos estimados, toda vez que dicha programación es de carácter referencial y se ajustan anualmente.

El Ministerio de Economía y Finanzas elabora un informe de la Programación Multianual, en base al Presupuesto Anual del Sector Público, los topes establecidos en el Marco Macroeconómico Multianual y la Programación Multianual elaborada por las entidades del Gobierno Nacional, gobiernos regionales y gobiernos locales. El informe de la Programación Multianual es publicado en el portal institucional del Ministerio de Economía y Finanzas, treinta días posteriores de aprobado el Presupuesto Anual del Sector Público”.

En este sentido, *la Directiva N° 001-2017-EF/50.01* en el literal a) de su artículo 2 define a la programación multianual como “Un proceso colectivo de análisis técnico y toma de decisiones sobre las prioridades que se otorgan a los objetivos y metas que la entidad prevé realizar para el logro de resultados esperados a favor de la población; así como la estimación de los recursos necesarios para el logro de ellos sujeto a la Asignación Presupuestaria Multianual, la estructura programática y estructura funcional, y el registro sistemático sobre la base de los clasificadores presupuestarios en el aplicativo informático desarrollado para este fin, para un periodo de tres (3) años

fiscales consecutivos que se actualiza anualmente (año t, año t+1 y año t+2)¹”.

De acuerdo a esta definición, esta herramienta ayudaría a realizar la programación no solo de los gastos sino del financiamiento para la entrega de los productos y actividades, y acordes con las metas físicas. Es decir que, programación de ingresos y gastos sigue la metodología del presupuesto anual en el momento de ajustar el primer año, pero luego para los siguientes no se asignan límites de gasto, sino las entidades elaboran su programación.

2.2.2.1.2 Fase de formulación. En esta fase, se determina la estructura funcional-programática de cada uno de los pliegos presupuestales, definidas con un enfoque por resultados para lograr los objetivos institucionales y el cumplimiento de las políticas públicas nacionales, debiendo estar diseñada a partir de las categorías presupuestarias consideradas en el clasificador presupuestario respectivo.

La estructura funcional establece las líneas de acción que la entidad pública desarrollará durante el año fiscal para lograr los Objetivos Institucionales propuestos, a través del cumplimiento de las Metas contempladas en el Presupuesto Institucional. Se compone de las

categorías presupuestarias seleccionadas técnicamente, de manera que permitan visualizar los propósitos por lograr durante el año.

- **Las categorías presupuestarias.** Son criterios de clasificación del gasto público, que forman parte de la estructura programática. Las categorías presupuestarias son las siguientes:

- **Los programas presupuestales.** Constituye un instrumento del Presupuesto por Resultados, y es una unidad de programación de las acciones de las entidades públicas, las que integradas y articuladas se orientan a proveer Productos para lograr un Resultado Específico en la población y así contribuir al logro de un Resultado Final asociado a un objetivo de política pública. Por ejemplo, el programa presupuestal 0001 programa articulado nutricional que tiene por objetivo reducir la desnutrición crónica de niños menores de cinco años.

- **Las acciones centrales.** Comprende las actividades orientadas a la gestión de los recursos humanos, materiales y financieros de la entidad, que contribuyen de manera transversal e indivisible al logro de los resultados de los programas presupuestales (a los que se encuentre

articulada la entidad) y de otras actividades de la entidad que no conforman el programa presupuestal. Esta categoría podrá incluir proyectos no vinculados a los resultados de un programa presupuestal. Por ejemplo: Actividades relacionadas con la gestión administrativa.

- ***Las asignaciones presupuestarias que no resultan en productos.***

Comprende las actividades para la atención de una finalidad específica de la entidad, que no resulta en la entrega de un Producto a una población determinada. En el marco de la progresividad de la implementación de los programas presupuestales, esta categoría también podrá incluir proyectos e intervenciones sobre la población que aún no haya sido identificada como parte de un programa presupuestal. Ejemplo: Elaboración de estudios de pre inversión.

2.2.2.1.3 Fase de aprobación. El presupuesto, es aprobado mediante Ley por el Congreso de la República, constituyen el total del crédito presupuestario, que comprende el límite máximo de gasto a ejecutarse en el año fiscal. La Ley de Presupuesto del Sector Público se estructura en las siguientes secciones:

- **Gobierno central.** Comprende los créditos presupuestarios aprobados a los pliegos del Gobierno Nacional representativos de los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, y sus Instituciones Públicas Descentralizadas. Asimismo, se consideran comprendidos en el Gobierno Nacional, en calidad de pliegos, el Ministerio Público, Jurado Nacional de Elecciones, Oficina Nacional de Procesos Electorales, Registro Nacional de Identificación y Estado Civil, Consejo Nacional de la Magistratura, Defensoría del Pueblo, Contraloría General de la República, Tribunal Constitucional, Universidades Públicas, los organismos reguladores, recaudadores y supervisores; y, demás Entidades que cuenten con un crédito presupuestario en la Ley de Presupuesto del Sector Público.

- *Instancias descentralizadas.* Comprende las transferencias a los pliegos representativos de los niveles de Gobierno Regional y Gobierno Local.

2.2.2.1.4 Fase de ejecución presupuestaria. Luego de la aprobación y publicación de la Ley de Presupuesto del Sector Público, el Ministerio de Economía y Finanzas a través de la Dirección General de Presupuesto Público, remite a cada uno de los pliegos el

reporte oficial que contiene el desagregado del presupuesto de ingresos y egresos de cada unidad ejecutora, así como la fuente de financiamiento con la finalidad de que cada entidad apruebe su presupuesto institucional de apertura a más tardar el 31 de diciembre de cada año fiscal.

El proceso de ejecución ocurre dentro del periodo correspondiente al presupuesto anual; es decir inicial el 01 de enero y culmina el 31 de diciembre de cada año fiscal. Durante dicho periodo se perciben los ingresos y se atienden las obligaciones de gasto de conformidad con los créditos presupuestarios aprobados.

La fase de ejecución del gasto, es regulada por la *Directiva N° 005-2010-EF/76.01 (2010)* cuyo artículo 12 señala que; “La ejecución del gasto público es el proceso 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 en los respectivos presupuestos institucionales de los pliegos, en concordancia con la PCA, tomando en cuenta el principio de legalidad, y asignación de competencias y atribuciones que por Ley corresponde atender a cada entidad pública, así como los

principios constitucionales de Programación y Equilibrio Presupuestario reconocidos en los artículos 77° y 78° de la Constitución Política del Perú”. La ejecución del gasto público comprende dos fases, siendo ellos:

- *Etapas preparatorias para la ejecución.* Comprende la certificación del crédito presupuestario, la cual constituye un acto de administración cuya finalidad es garantizar que se cuenta con el crédito presupuestario disponible y libre de afectación, para comprometer un gasto con cargo al presupuesto institucional autorizado para el año fiscal respectivo, en función a la Programación de Compromiso Anual.

La certificación del crédito presupuestario es requisito indispensable cada vez que se prevea realizar un gasto, contratar y/o adquirir un compromiso, la cual se adjunta al respectivo expediente.

- *Etapas de ejecución del gasto.* Comprende las siguientes fases:
 - *Compromiso.* Es el acto administrativo que implica la realización de gastos previamente aprobados, por un importe determinado o determinable, afectando total o parcialmente los créditos presupuestarios. El compromiso se efectúa con posterioridad a la generación de la obligación nacida de acuerdo a Ley, Contrato o Convenio.

- *Devengado*. Es el acto administrativo por el cual se reconoce una obligación de pago, derivada de un gasto aprobado y comprometido, que se produce previa acreditación documental ante el órgano competente de la realización de la prestación o el derecho del acreedor.
- *Pago*. Es la acción por el cual se extingue, en forma parcial o total, el monto de la obligación reconocida, debiendo formalizarse a través del documento oficial correspondiente. Se prohíbe efectuar pago de obligaciones no devengadas.

2.2.2.1.5 Fase de evaluación. En esta fase se realiza la medición de los resultados obtenidos a partir de la ejecución presupuestal y el análisis de las variaciones físicas y financieras observadas con relación a los aprobados en los presupuestos del sector público. Los informes, derivados de esta fase, son elementos de apoyo para mejorar la calidad del gasto público en la fase de programación presupuestaria. Se usan como herramientas básicas los indicadores de desempeño en la ejecución del gasto.

Existen tres tipos de evaluación de acuerdo al nivel de ejecución. La primera es realizada por las entidades semestralmente. En segundo lugar, se cuenta con la evaluación financiera que realiza la

Dirección General de Presupuesto Público sobre cada uno de las entidades públicas y la tercera, se tiene la evaluación global de la gestión presupuestaria, también realizada por la Dirección General de Presupuesto Público. La evaluación del presupuesto en cada una de las entidades dentro de un ejercicio fiscal toma en cuenta la información financiera que se realiza sobre la base del Presupuesto Institucional de Apertura, el Presupuesto Institucional Modificado y la ejecución presupuestaria teniendo en cuenta lo siguiente, tanto para la evaluación semestral como para la anual.

- Evaluación al primer semestre del año fiscal se efectúa sobre la base de la información de los avances de las metas físicas y del avance financiero al 30 de junio del año fiscal.
- La evaluación anual del ejercicio presupuestario se realiza sobre la base de la información remita por las entidades sobre las metas física, situación financiera y cumplimiento de objetivos y metas institucionales, informando al cierre los créditos presupuestarios y/o transferencia ocurridas durante el ejercicio fiscal.

Ambos tipos de evaluaciones dentro de las entidades tiene como fines específicos:

- Correlacionar la ejecución de los gastos con las metas presupuestarias y si a través

de estas se ha logrado el cumplimiento de los objetivos institucionales y en consecuencia en el logro de la misión de las entidades.

- Analizar y medir la ejecución de ingresos, gastos, metas y los resultados de la gestión presupuestaria.
- Establecer medidas correctivas a fin de mejorar la gestión presupuestaria institucional en los sucesivos procesos presupuestarios.
- Medir la eficacia en el logro de metas y su impacto en los indicadores programados anualmente para cada entidad.

De acuerdo a la información contenida en el Sistema Integrado de Administración Financiera - SIAF amigable del Ministerio de Economía y Finanzas correspondiente al año 2015, correspondiente al Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino, provincia de Pachitea, departamento de Huánuco, se muestran reportes del proyecto en mención, se lograron obtener datos que serán procesados aplicando las fórmulas de eficacia y eficiencia que se encuentran en libros de ratios financieros los cuales serán utilizados para hacer análisis y esas fórmulas son las siguientes:

$$EFICACIA: \frac{GASTO EJECUTADO}{GASTO PROGRAMADO} X 100$$

De acuerdo al expediente técnico del proyecto en mención el monto programado para la ejecución del proyecto es el siguiente:

I Etapa: S/. 598,910.30.

2.2.3. El área de influencia.

Según la *Guía general para identificación, formulación y evaluación social de proyectos de inversión pública, a nivel de perfil (2014)* el área de influencia es “el espacio geográfico donde se ubican los beneficiarios (actuales y potenciales) del proyecto. En algunos sectores, como educación, el área de influencia se establece mediante una norma; por ejemplo, para un centro de educación inicial la distancia entre las viviendas de los niños y la institución no debe ser mayor de 500 metros, mientras que para primaria y secundaria esta distancia no debe ser mayor de 1500 y 3000 metros, respectivamente, tanto para la zona urbana como para la rural”.

Por su parte según la *Guía Simplificada para la Identificación, Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Rehabilitación y Mejoramiento de Caminos Vecinales a nivel de perfil (2011)*, “El área de influencia corresponde al área geográfica del proyecto e incluye los centros poblados y áreas productivas que harán uso del camino. Se puede asumir el área de influencia como la que está constituida por los centros poblados en una franja de 2.5km a cada lado del eje de la vía. Un mayor análisis involucraría otros centros poblados, justificando el intercambio de actividades socioeconómicas”.

El área de influencia en proyectos de caminos vecinales, se analizan mediante un mapa vial, la red de caminos para

identificar los pueblos que mejorarán sus condiciones de acceso y actividades económicas o productivas gracias al proyecto. Estudia si la vía tiene caminos alimentadores que podrían aumentar la zona de influencia.

2.2.3.1 El área de influencia del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa en el Caserío de la Linda del Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco.

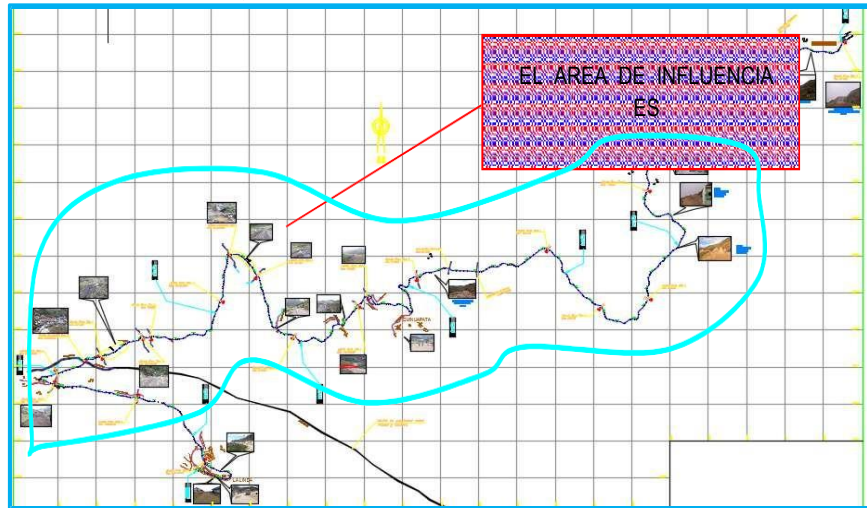
El área de influencia del proyecto materia de la presente investigación, comprende la localidad de Anexo Tranca Buenos Aires en el Caserío de La Linda, que cuenta con 560 habitantes.

Figura N° 2: Describe forma de graficar el área de influencia en proyectos de caminos vecinales.



Fuente: Guía Simplificada para la Identificación, Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Rehabilitación y Mejoramiento de Caminos Vecinales a nivel de perfil (2011)

Figura N°3: Describe ubicación del área de influencia del proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo – Tranca Buenos I Etapa Aires en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino – Pachitea – Huánuco



Fuente: Perfil del proyecto.

2.2.4. Servicio de transporte.

El cual es muy importante para poder determinar indicadores principales en cuanto al servicio de transporte. Garrido (2000) refiere que el transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar diferente a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda que puedan existir o tener un comportamiento diferente en cada lugar. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable. De estos conceptos podemos advertir que el servicio de transporte es, un proceso donde las acciones se repite de manera constante y repetitiva; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas y/o cosas, cuya utilidad es mayor en otro lugar. además, por lo cual, se encuentran ligados a eventos económicos y sociales, por lo que reviste gran importancia al condicionar la realización de tales eventos a las características de cantidad, calidad y de forma que se puedan otorgar

diferentes acciones de traslado. Por ello, es un fenómeno complejo, con características especiales e únicas, que incluso depende del enfoque con que se analizan.

2.2.4.1. Infraestructura de transporte.

Cabe indicar para el *Banco Interamericano de Desarrollo (2000)*, entiende por infraestructura, a ese conjunto de estructuras de ingeniería, que tienen una vida útil y que por las cuales se brindan servicios públicos necesarios para el desarrollo.

Por su parte Cornejo (2016) la infraestructura básica está relacionado con el desarrollo económico y social de un país, pues no solo tiene que ver con el crecimiento material sino también con que la gente supere la pobreza, la desigualdad y permite avanzar el índice de desarrollo humano e índice de competitividad, siendo los tipos de infraestructura básica:

- Infraestructura de agua y saneamiento (trasvases, plantas de agua potable, tratamiento, plantas de agua potable).
- Infraestructura energética (centrales hidroeléctricas, plantas térmicas, gaseoductos)
- Infraestructura de Transporte (puertos, aeropuertos, ferrocarriles).
- Infraestructura de Comunicaciones (Vía satélites, fibra óptica, televisión digital).
- Infraestructura agraria (represas, irrigaciones, canales de riego).
- Infraestructura social (hospitales, centros educativos, centros penitenciarios).

- Infraestructura ambiental (plantas de tratamiento de basura, plantas de eliminación de desechos tóxicos, parques y reservas naturales).

El transporte y tránsito terrestre en el Perú, es una actividad que se encuentra regulada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y como órgano rector aprobó *el reglamento de la jerarquización Vial (2007), con Decreto Supremo N° 017-2017-MTC*, según la cual el Sistema Nacional de Carreteras, se jerarquiza en las siguientes tres redes viales: Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural.

- **Red vial nacional.** - Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras. Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales.

- **Red vial departamental o regional.** - Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Articula básicamente a la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.

- **Red vial vecinal o rural.** - Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.

En adición a ello, debemos considerar el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el *Decreto Supremo N°. 017-2009-MTC*, que contiene disposiciones referidas a la clasificación de las distintas modalidades del servicio de transporte de personas y mercancías, los requisitos técnicos de idoneidad (características de la flota, infraestructura y organización de la empresa, condiciones de calidad y seguridad), los requisitos de registro, concesión, autorizaciones y permisos de operación respectivos; así como el régimen de infracciones y sanciones.

En ese sentido, la actividad de transporte puede ser clasificada en virtud de la naturaleza del servicio, elemento transportado, ámbito territorial, características del servicio y la fuerza que mueve el vehículo.

Es importante resaltar además que este servicio puede prestarse tanto en rutas de libre acceso como en vías saturadas. En el primer caso, se otorga bajo autorización y, en el segundo caso, las normas sectoriales de transporte establecen expresamente el otorgamiento de una concesión.

2.2.4.2. Situación de la infraestructura vial del Tramo Buenos Aires según el proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 Hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa en el caserío de la Linda, del Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco.

De conformidad con la información contenida en el perfil del Proyecto de Inversión Pública: Creación del Servicio de Transitabilidad Km 1+530 – Anexo Tranca Buenos Aires en el Casero de la Linda, Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco, no existían vías de acceso vehicular para el servicio de transporte de pasajeros y de carga.

Asimismo, precisa que en la localidad de Tranca Buenos Aires, existía solo una institución educativa y no existes establecimientos de salud, mercados, tiendas que permitan acceder a productos necesarios para el sustento domestico diario, por lo que tienen que acceder hasta el casco urbano del distrito de Molino a diario en algunos casos e inter diario en otros, para ello era necesario aperturar la vía, tanto más que, la atención a emergencias de salud y compra de productos para el sustento de las familias tienen que caminar y/o con mulas, esto tiene mucho que ver con las dificultades de transporte.

En el área de influencia del proyecto, las principales vías de comunicación son la vía asfaltada de la Carretera Central Tingo María – Puente Rancho, luego es carretera afirmada desde el Puente Rancho – A Molino – Gongapapa, así mismo de Gongapata – Cushurupata - La Linda la vía es trocha carrozable. Del Km 1+530 – Anexo Buenos Aires el camino es de herradura la cual brinda servicios inadecuados de transitabilidad peatonal. Las comunidades ubicadas en las márgenes de la carretera, están conectadas por caminos vecinales

inestables y riesgosamente transitables en épocas de lluvia, por la falta de mantenimiento, pero de gran fluido vehicular. Sobre todo, en el mes de junio donde la población tanto local y a nivel nacional hace uso de la carretera para transportarse hacia la capital del Distrito de Molino por actividades económicas, puesto que en esos meses la producción agrícola es más frecuente. La movilidad que cubre la ruta hacia el Caserío de La Linda para acudir a la capital del distrito Molino o la Provincia de Pachitea generalmente se desplazan con mototaxi, auto y/o camioneta, empleando la trocha carrozable que se encuentra en regular estado, dependiendo de la temporada.

Tabla 3:
Vías para poder acceder al casco urbano de la linda se debe seguir el siguiente itinerario:

Tramo	Distancia KM	Tipo de Carretera	Tiempo en Horas
Huánuco-Pte Rancho	25.50	Asfalto (Buen estado)	30"
Pte Rancho – Molino	38.00	Afirmado (regular)	2h 00"
Molino-Gongapata	12.00	Trocha (regular)	30"
Gongapata- CruceCushurupata	20.00	Trocha (Buen estado)	45"
Cruce Cushurupata – La Linda	9.00	Trocha (regular)	20"
Total	104.50		4.05Horas

Fuente: Perfil del proyecto

2.2.5. Beneficios sociales

Según *Guía general para identificación, formulación y evaluación social de proyectos de inversión pública, a nivel de perfil (2014)*, a diferencia de la evaluación privada de un proyecto, en la cual el objetivo es determinar la rentabilidad para el inversionista, en la evaluación social interesa calcular la rentabilidad de un proyecto de inversión pública para la sociedad en su conjunto; lo que se logra comparando los beneficios sociales y los costos sociales atribuibles al proyecto. Cuando se realiza la evaluación social del proyecto de inversión pública, se busca analizar la rentabilidad del proyecto para la sociedad en su conjunto, que se logra comparando los beneficios sociales y los costos sociales atribuibles a dicho proyecto. Aspecto paradójico cuando se realiza la evaluación de un proyecto de inversión privada que busca la rentabilidad para el inversionista.

El beneficio social comprende el valor que representa para la población usuaria el acceso al bien o al servicio que ofrece el proyecto de inversión pública, que contribuirá con su bienestar. Asimismo, es posible que los beneficios del proyecto de inversión pública se proyecten a agentes distintos a la población a la cual está dirigida el proyecto, como es el ejemplo, de un proyecto de incremento de la cobertura de servicios de salud, el cual no solo favorece a la población que se atiende en el centro médico sino al resto de la sociedad por reducir la posibilidad de contagio o propagación de la dolencia o enfermedad tratada.

Mediante los Proyectos de Inversión Pública se generan tres tipos de beneficios para la sociedad (directos, indirectos y externalidades positivas), por eso se les denomina

beneficios sociales. Veamos a continuación el significado de cada uno de estos conceptos.

a) Beneficios directos. - Se refieren al efecto inmediato que se da al tener acceso al bien o al servicio intervenido por el proyecto. Se relacionan con el mercado del servicio y pueden provenir de las siguientes fuentes:

- El ahorro o la liberación de recursos consecuencia del acceso al bien y/o al servicio. Por ejemplo, el ahorro en el tiempo que demanda el acarreo de agua, o el no consumo de velas, al tener acceso a servicios de agua potable o energía, respectivamente.
- El excedente del consumidor que se genera por un mayor consumo del bien o el servicio, debido a su menor precio y mayor disponibilidad; por ejemplo, al tener el servicio de agua potable en el domicilio los usuarios consumen más y pagan un menor precio del que están dispuestos a gastar.
- El excedente del productor que se genera por un mayor valor neto de la producción como resultado de un incremento en la productividad, en la producción y/o en la calidad de los productos, o también por la disminución de los costos de producción. En los proyectos de riego o de apoyo al desarrollo productivo se pueden ver estos efectos.

c) Beneficios indirectos. - Son aquellos que se producen en otros mercados relacionados con el bien o el servicio que se provee; por ejemplo, si la población cuenta con agua potable disminuirán las enfermedades y, por tanto, los costos en la atención de la salud.

Dentro de estos beneficios se pueden considerar los costos evitados; por ejemplo, con la aplicación de MRR

se evitarán posteriores costos de atención de emergencias, rehabilitación y/o recuperación de la capacidad de la Unidad Productora de bienes o servicios.

d) Externalidades positivas. - Se generan sobre terceros quienes no están vinculados directa ni indirectamente con el mercado del servicio; por ejemplo, cuando se mejora una vía urbana o se instalan los servicios de saneamiento sube el valor de la propiedad inmueble.

Para la evaluación social se aplica la metodología: costo-beneficio, la cual sirve para estimar la rentabilidad social de un PIP a partir de la comparación de los beneficios sociales con los costos sociales. Se utiliza siempre que los beneficios sociales puedan valorizarse o expresarse en valores monetarios.

Los indicadores de rentabilidad social que se calculan son:

- Valor actual neto social (VANS): refleja el valor, en nuevos soles de hoy o momento inicial (comienzo del primer año del horizonte de evaluación), del conjunto de beneficios netos de cada una de las alternativas; es decir, la diferencia entre los beneficios sociales y los costos sociales considerando la preferencia intertemporal expresada a través de la tasa social de descuento (TSD) vigente en el SNIP.

Figura 4: Formula para calcular el VANS

$$VANS = \sum_{t=1}^n \frac{(BSI - CSI)_t}{(1 + TSD)^t}$$

Fuente: Guía Simplificada para la Identificación, Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Inversión Pública a nivel de perfil (2014)

Donde:

BSI = Beneficio social incremental

CSI = Costo social incremental

n = Horizonte de evaluación del proyecto

TSD = Tasa social de descuento

- Tasa Interna de Retorno Social (TIRS): refleja la rentabilidad promedio de una inversión. Operativamente, es la tasa de descuento que hace cero el valor del VANS, es decir:

Figura 5: Formula para calcular el TIRS

$$VANS = \sum_{t=1}^n \frac{(BSI - CSI)_t}{(1 + TIRS)^t} = 0$$

Fuente: Fuente: Guía Simplificada para la Identificación, Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Inversión Pública a nivel de perfil (2014)

Donde:

BSI = Beneficio social incremental

CSI = Costo social incremental

n = Horizonte de evaluación del proyecto

Los PIP son socialmente rentables cuando el VANS es mayor a cero y la TIRS es mayor a la TSD vigente. Para aplicar esta metodología debes contar con los flujos de los beneficios y los costos sociales

2.2.5.1 La evaluación social del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 – Anexo Tranca Buenos Aires - I etapa en el caserío de la Linda, distrito de Molino, provincia de Pachitea, departamento de Huánuco.

De conformidad con la información contenida en el *perfil del Proyecto de Inversión Pública: Creación del Servicio de Transitabilidad Km 1+530 hasta el Anexo*

Tranca Buenos Aires en el Casero de la Linda, Distrito de Molino provincia de Pachitea, departamento de Huánuco, para la evaluación del proyecto se ha desarrollado por el método costo/beneficio. Los costos provienen de los presupuestos de inversión del mejoramiento de la vía y del mantenimiento, mientras que los beneficios se estiman directamente por la venta de los productos por excedente de producción a lo largo del horizonte de análisis.

Tomando en consideración las características y la naturaleza del proyecto, se realiza la evaluación comparando los beneficios y costos incrementales, considerando los precios de mercado (precios privados) y precios sociales.

Para determinar la rentabilidad social del proyecto se utilizaron los indicadores básicos: Valor Actual Neto (VAN), Tasa Interna de Retorno (TIR) y el coeficiente Beneficio/Costo (B/C).

La evaluación económica del proyecto ha sido desarrollada a Precios Sociales se utilizó una tasa de social de descuento del 9%. La población considerada en el análisis de costo/beneficio fue la población promedio de los 10 años del horizonte de evaluación del proyecto.

Tabla 4:
Describe elementos de evaluación a precios sociales del Proyecto

Año	Ingreso Incremental por venta de ganado y cultivo	Costo Incremental	Beneficios por tráfico vehicular proyectado	Flujo Neto	Factor de descuento	Flujo Actualizado
0	453,012.86	1,093,001.6		-639,988.82	1.0000	-
1	444,527.92	4,026.54	43,084.12	483,585.49	0.9174	443,656.42
2	435,399.23	4,026.54	43,084.12	474,456.81	0.8417	399,340.80
3	425,576.28	86,237.82	43,084.12	382,422.58	0.7722	295,300.40
4	415,004.46	4,026.54	53,177.90	464,155.82	0.7084	328,819.68
5	403,624.78	4,026.54	53,177.90	452,776.14	0.6499	294,273.42
6	391,373.45	86,237.82	53,177.90	358,313.53	0.5963	213,650.65
7	378,181.54	4,026.54	53,177.90	427,332.90	0.5470	233,765.73
8	363,974.49	4,026.54	53,177.90	413,125.85	0.5019	207,333.93
9	348,671.71	86,237.82	53,177.90	315,611.79	0.4604	145,316.43
10	332,186.03	4,026.54	53,177.90	381,337.39	0.4224	161,081.04
				9%	VAN =	761,220.00
					TIR =	24.4%
					B/C =	1.82

Fuente: Perfil de Proyecto

2.2.6. Desarrollo rural.

Según Valenciano y Carretero (2001), el desarrollo rural, tiene su origen en los años cincuenta y fue impulsado por el fracaso del modelo de desarrollo económico implementado por los países que buscaban eliminar la pobreza, por cuanto, ésta última se encontraba en el mundo rural, razón por la cual, en los años sesenta, organismos internacionales relacionaban el desarrollo rural con los países del tercer mundo. Por esta razón es que, Valcárcel (2007) refiere que, el desarrollo rural, como teoría y práctica fue impulsado por organismos internacionales como, el Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional, Banco Interamericano de Desarrollo, la Organización para la Agricultura y la Alimentación. Por lo que, considera que el desarrollo rural es un proceso social, económico y político de transformación de las sociedades rurales, donde el conjunto de políticas, programas y proyectos son instrumentos para impulsar el proceso de cambio. Para Ceña (1993) dicho proceso busca

mejorar el nivel del bienestar de la población rural y que a su vez este repercute al bienestar de la población en general. Concepto que es compartido por Gómez Orea (2002) al señalar que, fija como objetivos la mejora de la calidad de vida de los habitantes del medio rural, que a su vez implica el incremento de los niveles de renta, la mejora en las condiciones de vida y de trabajo y la conservación del medio ambiente.

Por su parte Sancho Comins (2002), el desarrollo rural es concebido como proceso y contenido. Como proceso debe constituirse en una acción que tiene una duración en un tiempo determinado y se caracteriza por ser global, participativo, endógeno y subsidiario. Y como contenido, debe cumplir con fortalecer la información del agricultor, potenciar la I+D, mejorar las condiciones de vida, crear empleo, diversificar los recursos económicos y la sostenibilidad del medio ambiente. Por tal razón refiere que, el desarrollo rural, tiene múltiples dimensiones, pues por un lado busca potenciar la condición humana del agricultor en un ámbito cultural, técnico y organizativo y por otro lado busca mejoras productivas, todo en un contexto de respeto a su entorno, legado histórico y su medio natural.

Para Valcárcel-Resalts (1992), desarrollo rural es un proceso de cambio social y crecimiento económico sostenible, que tiene por finalidad el progreso permanente de la comunidad rural y de cada individuo integrado en ella. Cordero (2013), distingue tres tipos de desarrollo rural:

- Desarrollo rural endógeno. - Tiene como objetivo incrementar el bienestar de la comunidad local mediante el establecimiento de actividades económicas y socioculturales utilizando sus propios recursos humanos y

materiales. Se definen las estrategias a partir de los recursos naturales, reordenándolos hacia producciones con posibilidades industriales, crear infraestructuras básicas y promover la inversión y conservar los espacios naturales.

- Desarrollo rural integrado. - Su objetivo es integrar todas las formas potenciales de aprovechamiento de los recursos existentes. Mejorar la calidad de vida, mantener la población, proteger el medio ambiente y crear empleos. Promover la diversificación de la actividad agrícola sin perder la identidad cultural ni la preservación de sus valores medioambientales, históricos, culturales y patrimoniales, manteniendo un equilibrio territorial y ecológico.

- Desarrollo rural con enfoque local. - Considerado como un proceso de organización del futuro de un territorio como resultado del esfuerzo de concertación y planificación emprendido por los actores locales con el fin de valorizar los recursos humanos y materiales de un territorio y mantener un diálogo con los centros de decisión económicos, culturales y políticos, en los que se integran y de los que dependen.

Por su parte el Estado peruano al advertir la existencia de una deuda social y económica con su sector rural, aprueba mediante Decreto Supremo N° 065-2004-PCM, la implementación de la política pública denominada *estrategia nacional de desarrollo rural (2004)*, por un horizonte de 15 años y teniendo como objetivo lograr el desarrollo humano en el espacio rural a través de la sostenibilidad económica, social y ambiental, equidad y democratización de las decisiones. Dicha estrategia parte describiendo que la

situación del sector rural en el Perú, se caracteriza entre otros por la deficiente infraestructura vial y de comunicaciones, pues las vías vecinales que están situadas en las zonas rurales equivalentes a 46,909 Km solo 10,550 Km al año 1999, se encontraban en buen estado, por lo que plantea distintos lineamientos estratégicos como, la promoción adecuada y suficiente infraestructura económica en apoyo de la producción rural y el impulso de una gestión integral de riesgo en la producción e infraestructura.

2.2.7. Calidad de vida.

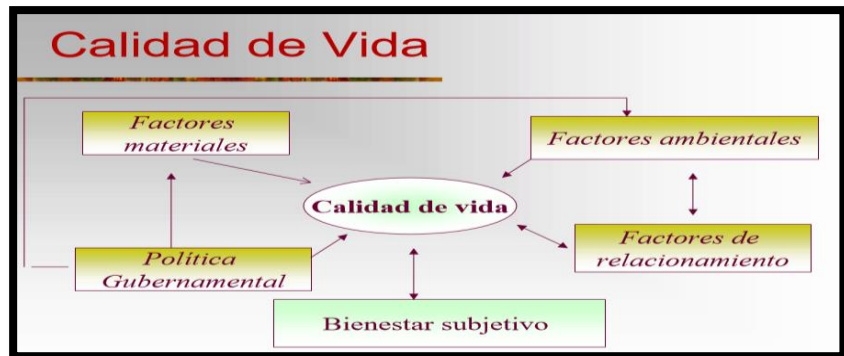
La definición de bienestar o calidad de vida muy pocas veces es dada. Sin embargo, para Sancho Comins (2002), la calidad de vida, está relacionado principalmente con la dotación de infraestructura y servicios necesarios para dar cohesión económica y social. Muchos autores piensan, por ejemplo; que no podemos hablar significativamente acerca de la calidad de vida en general, sino que tenemos que definir dominios específicos de la calidad de vida. A menudo el concepto de “bienestar” es usado como sinónimo de calidad de vida.

El concepto de calidad de vida representa un “término multidimensional de las políticas sociales que significa tener buenas condiciones de vida objetiva y un alto grado de bienestar ‘subjetivo’, y también incluye la satisfacción colectiva de necesidades a través de políticas sociales en adición a la satisfacción individual de necesidades. Calidad de vida contiene dos dimensiones principales:

- Una evaluación del nivel de vida basada en indicadores “objetivos”.
- La percepción individual de esta situación, a menudo equiparada con el término de bienestar (well - being)

La calidad de vida es un concepto multidimensional e incluye aspectos del bienestar (well-being) y de las políticas sociales: materiales y no materiales, objetivos y subjetivos, individuales y colectivos

Figura 6: Describe los factores que interviene en la calidad de vida



Fuente: Institute of Population Research and Social Policies Roma, Italia.

La Organización Mundial de la Salud en su grupo estudio de calidad de vida la ha definido como “la percepción de un individuo de su situación de vida, puesto que, en su contexto de su cultura y sistemas de valores, en relación a sus objetivos, expectativas, estándares y preocupaciones.

Cuando hablamos de calidad de vida también se tiene que tener en cuenta cuanto acceso puede tener un niño a una educación de calidad que a la larga puede darle una mejor calidad de vida y si tiene acceso al Sistema Integral de salud.

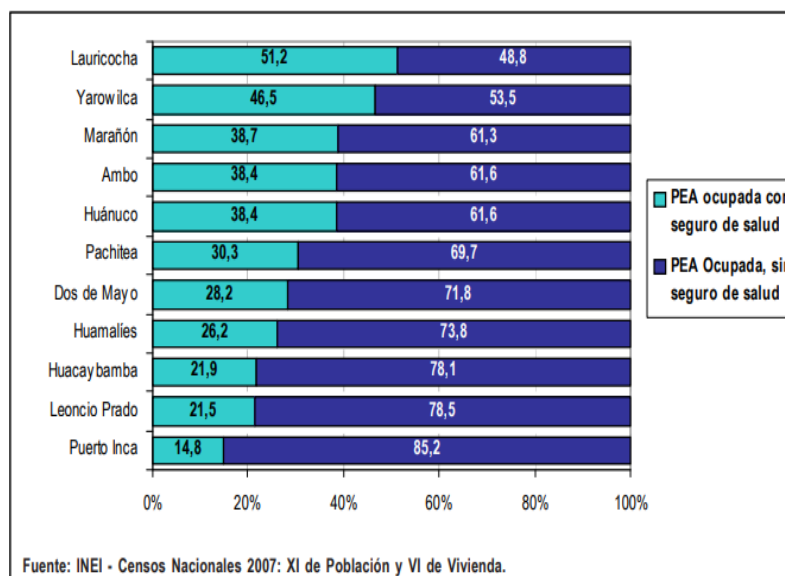
Tabla 5:
Gasto Público por alumno en educación básica regular, según nivel educativo departamento de Huánuco 2007-2015.

Nivel Educativo	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Huánuco									
Inicial	672	954	1 083	1 103	1 442	2988	2428	3375	4329
Primaria	799	1178	1293	1 398	1 648	1943	2247	2820	3301
Secundaria	945	1173	1420	1 400	1 746	2413	2231	2579	2782

Fuente: Recuperado del Ministerio de economía y finanzas-Sistema integrado de administración financiera del sector público (SIAF-SP). Datos de gasto público.

Al analizar el cuadro podemos concluir que el presupuesto para la educación en el departamento de Huánuco cada año ha estado yendo en aumento, lo que muestra que los estudiantes de inicial, primaria y secundaria han tenido más acceso a la educación, y de esta forma se disminuirá la alfabetización. Asimismo, podemos observar que la población huanuqueña teniendo en cuenta que lo conforman las 11 provincias cuentan con un seguro que cubre el estado que es el SIS, el cual ayudarles a cubrir los gastos gratuitamente de medicina y tratamiento para diferentes enfermedades.

Figura N° 7: Departamento de Huánuco: PEA censada, por condición de tenencia de seguro de salud, según provincia 2007.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

2.2.8. Creación de empleo

En la actualidad, la forma de empleo más extendida a nivel mundial es el trabajo asalariado (en relación de dependencia). El empleado o trabajador establece un contrato con su empleador, en el que se fija el valor por el cual se venderá la fuerza de trabajo y las condiciones en que será prestado el empleo. el precio del trabajo se conoce como salario o remuneración, y puede ser pagada en forma diaria (jornal), quincenal(quincena) o mensual (sueldo).

El empleo ha sido siempre una las inquietudes fundamentales de la sociedad y siempre se ha pretendido que todos los ciudadanos en edad de laborar y que deseen trabajar puedan hacerlo. En una situación de pleno empleo el desempleo es cero, no obstante, el desempleo es una constante del mercado de trabajo, a pesar de ser una preocupación permanente (Morrillas, 2001).

Chertier (2000) refiere que, nuestra sociedad actual enfrenta a una serie de tipos de desempleo entre las cuales, se distingue:

- Primera. El segmento estable, para el cual el desempleo sólo es provisional, ya que se encuentran en una lógica en donde su situación de desempleo friccional es cubierta por un seguro de desempleo clásico.
- Segunda. El segmento inestable sujeto a una alternancia permanente entre periodos de empleo y periodos de desempleo. Esta situación ofrece problemas al sistema clásico de seguro de desempleo. Por una parte, el periodo en activo no genera derechos suficientes para gozar de un seguro de desempleo. Por otra parte, porque si el periodo de actividad permite acceder a un seguro de desempleo, puede incitar a no retomar una actividad. Finalmente, si la

situación de alternancia se prolonga en el tiempo, la indemnización por desempleo puede convertirse en una especie de ingreso mínimo alrededor del cual se estructura la actividad de una persona.

- Tercera. El segmento excluido integrado por las personas en las cuales el desempleo es recurrente y en consecuencia las posibilidades de salir del desempleo van disminuyendo conforme aumenta el periodo de inactividad. Para esta población, la sola lógica de un seguro de desempleo es insuficiente ya que se deben incluir también medidas que permitan la reincorporación a un empleo.
- Cuarta. El segmento de los jóvenes solicitantes de empleo, que, debido a su formación profesional y a la saturación del mercado de trabajo, no pueden insertarse en el mismo. En este caso, resulta un tanto paradójico hablar de un seguro contra el desempleo, cuando aún no ha habido empleo. Para ellos, los alcances y los fines de un seguro de desempleo no son los adecuados. Se requiere, sobre todo, apoyo para la inserción profesional.

Ante la existencia de desempleo, surge la necesidad de la creación del empleo, que puede entenderse como la acción y el efecto de generar trabajo y ofrecer puestos laborales. Como sabrán, emplear es un verbo que hace referencia al hecho de mantener ocupado a un individuo (ya sea, solicitándole un servicio o contratándole para una determinada función remunerada), invertir dinero en una compra o, simplemente, utilizar algo (Perez,2012).

La capacidad de creación de empleos en un contexto de crecimiento económico se refleja usualmente en mayores tasas de empleo y en menores tasas de desempleo. Estas dos variables están pues relacionadas con la evolución de la

actividad económica y son comúnmente observadas como indicadores que relacionan el crecimiento económico con el bienestar de las personas. Sin embargo, estos indicadores pueden no estar fuertemente correlacionados con el crecimiento económico al representar el stock de personas ya sean ocupadas o desocupadas según sea el caso. La limitación radica en que la capacidad de creación de empleos de una economía se debería reflejar en una mayor dinámica de los empleos recientes, mientras que los empleos antiguos o de mayor duración tienden a ser más estables y/o poco sensibles a los efectos de corto plazo de la economía.

Según el perfil del *Proyecto de Inversión Pública Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa en el Caserío de la Linda, Distrito de Molino – Pachitea – Huánuco* (2015), la Población Económicamente Activa, del Distrito de Molino, está conformada por personas adolescentes, jóvenes y adultos, quienes cuentan con toda la capacidad física y mental para ser más competitivos en el mercado laboral; y la menor son parte son los ancianos mayores a 65 años, quienes por la edad ya no pueden realizar todo tipo de trabajo porque son más delicados y están expuestos a enfermarse o a cualquier peligro que atenta contra su vida.

Tabla 6:
Describe la Población Económicamente Activa del Distrito de Molino.

Distrito de Molino	Total	GRANDES GRUPOS DE EDAD				
		6 a 14 Años	15 a 29 Años	30 a 44 Años	45 a 64 Años	65 a m á s Años
Area rural	10297	3309	3110	1965	1279	634
PEA	3380	86	1327	1037	686	244
Ocupada	3243	82	1246	1009	670	236
Trabajando por algún ingreso	2124	34	810	688	455	137
No trabajo pero tenía trabajo	825	5	246	289	191	94
Ayudando a un familiar	294	43	190	32	24	5
Desocupada	137	4	81	28	16	8
Buscando trabajo habiendo trabajado	109		3	57	26	15
Buscando trabajo por primera vez	28	1	24	2	1	
No PEA	6917	3223	1783	928	593	390
Cuidado del hogar y no trabajo	3089	88	1245	877	557	322
Estudiante y no trabajo	3484	2976	488	15	4	1
Rentista y no trabajo	3		1	1		1
otro	41		8	12	10	11

Fuente: Perfil del Proyecto

2.2.9. Diversificación económica.

La diversificación económica pasa y es el centro de una estrategia de desarrollo económico descentralizado. Actor principal en esta estrategia es el esfuerzo de inversión e innovación propio de las empresas urbanas y rurales ubicadas en todo el territorio nacional, por lo que esta estrategia tiene un acento claramente descentralista.

Uno de los temas centrales en América Latina fue la necesidad de la diversificación económica, asunto que en los 50 dio lugar a la tesis de Prebisch sobre la industrialización como alternativa a la exportación de materias primas. Prebisch sostenía que la estructura económica era importante, y que la especialización de los países en industrias primarias o en manufacturas era un factor

notablemente influyente en su desempeño económico. Sesenta años después, América Latina, según la CEPAL, exporta un 61% en productos primarios y el grado de industrialización es del 15%, que corresponde a la participación de la industria manufacturera en el PBI regional. Por otra parte, se dice que desde los 80 hubo un proceso de reprivatización de las exportaciones y desindustrialización de la actividad económica.

Según la Oficina Internacional de Trabajo (2013), La diversificación de la economía rural, tanto en las actividades agrícolas como no agrícolas, tiene un gran potencial para reducir la pobreza, aumentando los mecanismos de adaptación ante las más cosechas o la volatilidad de los precios, y mejorando la seguridad alimentaria y de los medios de subsistencia de los hogares rurales. Si bien la población rural en África, Asia y América Latina empleada en actividades no agrícolas oscila entre el 20 y el 50 % son una gran parte de la población sigue dependiendo de la agricultura para poder subsistir. Como consecuencia, un sector agrícola dinámico debería estar en el centro de las estrategias de desarrollo rural, creando mejores empleos en el sector, y propiciando al mismo tiempo el crecimiento de las actividades no agrícolas en la economía rural. Se proponen tres principales prioridades en materia de política con el fin de asegurar el potencial de diversificación económica para la reducción de la pobreza y la promoción del trabajo decente, el fortalecimiento de las explotaciones agrícolas familiares y el desarrollo de los mercados de productos alimenticios, superando el obstáculo del riesgo para el productor, y la aplicación de todo esto en marco de políticas territoriales que se refuercen los vínculo entre zonas rurales y urbanas a

través de la promoción y el desarrollo de las funciones de servicio de las aldeas y las ciudades pequeñas.

La Organización Internacional de Trabajo tiene los conocimientos técnicos pertinentes en materia de políticas sectoriales, formación, desarrollo económico local, análisis de la cadena de valor, desarrollo de las pequeñas empresas, formulación de políticas y dialogo social por lo que puede contribuir a esta agenda para la diversificación económica de las zonas rurales.

Según el perfil del *Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 Hasta el Anexo – Tranca Buenos Aires - I Etapa en el Caserío de la Linda del Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco (2015)*, una de las principales actividades económicas en el distrito de Molino es la agricultura y la pecuaria, como se muestra en el cuadro siguiente, los principales productos, entre ellos tenemos la siembra de la papa amarilla con una superficie cosechada de 819 hectáreas, con un valor bruto de la producción de S/. 14, 617 501.76; también tenemos el maíz amiláceo y la granadilla. Son las que generan mayor valor bruto de la producción.

Más del 50% de la población se dedican a la actividad agropecuaria, por lo que las familias obtienen ingresos mediante la venta de sus productos. Es por ello que el distrito debe contar con las condiciones necesarias para realizar el traslado de sus productos con facilidad, obteniendo mayores beneficios a menor costo.

Tabla 7:
Producción agrícola del Distrito de Molino (Campaña Agrícola 2011-2012).

Productos	Superficie cosechada (Has)	Rendimiento (kg/ha)	Volumen de producción	Precio Chacra	Valor bruto de la producción (S/)
Arveja grano seco	3	1.500.00	4.50	3	13,500.00
Arveja grano verde	7	5.571.43	39.00	1.42	55,380.01
Calabaza	65	10.353.85	673.00	0,31	208,630.08
Chocho o Tauri	17	1.264.71	21.50	3.88	83,420.27
Frijol grano seco	351	868.95	305.00	2.74	835,703.97
Granadilla	142	6.422.54	912.00	1.85	1,687.201.26
Haba grano seco	10	910.00	9.10	1.85	16.835.00
Maiz amiláceo	63	1,050.79	662.00	2.03	1,343,855.33
Mashua o Izano	6	8.666.67	1,015.00	0.29	15,080.01
Oca	16	8.000.00	128.00	0.24	30,720.00
olluco	43.00	18.023.26	775.00	0.44	341,000.08
Papa	668.00	23.014.97	15,374.00	0.54	8,301.501.76
Papa amarilla	819.00	14.278.39	11,694.00	1.25	14,617.501.76
Trigo	10	1,180.00	11.80	1.46	17,228.00
Zapallo	61	22,016.39	1,343.00	0.42	564,059.91

Fuente: Perfil del Proyecto

Del total de los productos que se cultivan en el ámbito del Distrito de Molino, algunos no producen en la zona de influencia del proyecto, se tiene la producción de papa amarilla, papa y maíz amiláceo, el cual son productos que mayor cultivo tienen en las localidades, por ende, los pobladores obtienen ingresos a través de la venta y comercialización de los productos mencionados, con el cual realizan otros gastos de casa como el vestido, salud, alimentación, educación, etc. También se cultivan otras variedades tal es el caso del olluco, haba grano seco, calabaza, chochos, pero estas, en pequeñas cantidades porque el tipo de tierra no responde favorablemente para este tipo de cultivo.

En el siguiente cuadro se puede apreciar los principales productos, cada una con su superficie cosechada, rendimiento de la producción, volumen de la producción y su valor bruto de la producción que se cultiva en la zona de influencia del proyecto.

Tabla 8:
Principales productos de la Zona de Influencia del Proyecto.

Productos	Superficie cosechada (Has)	Rendimiento (kg/ha)	Volumen de producción	Precio Chacra	Valor bruto de la producción (S/)
Papa amarilla	163.80	14,278.39	2,278.39	1.25	2,847.987
olluco	8.60	18,023.26	155.00	0.44	68.2
Haba grano seco	1.50	910.00	1.37	1.85	2,534
Papa	80.16	23,014.97	1,844.88	0.54	996,235.20
Calabaza	9.75	10,353.85	100.95	0.31	31,294.51
Choco o tauri	2.55	1,264.71	3.23	3.88	12,513.04
Maíz amiláceo	63.00	1,050.79	66.20	2.03	134,385.53
Total	329.36		4,510.42	10.30	1,168,653.90

Fuente: Perfil del Proyecto

Los costos de producción agrícola están compuestos por costos directos y costos indirectos, la primera comprende costos en mano de obra en diferentes etapas de labores agrícolas, tracción animal, equipos y herramientas e insumos; y el segundo, compone gastos de alimentación o financieros. Estos costos reales agrícolas de la zona, según estimados los datos de la Oficina de Información Agraria del Ministerio de Agricultura de Huánuco, son como se presenta a continuación.

Tabla 9:
Costos de producción de los principales productos agrícola.

Productos	Costo de producción (S/.)
Papa amarilla	2,563.25
Olluco	680.20
Haba grano seco	854.29
Papa	2,236.31
Calabaza	680.20
Chocho o tauri	859.30
Maíz amiláceo	3,024.69

Fuente: Perfil del Proyecto

El comercio es la segunda actividad económica más productiva de la zona de ejecución del proyecto, basado en la venta de la producción agrícola en la misma localidad, en el mercado local y nacional, del mismo modo, el comercio de tubérculos genera grandes atracciones de comerciantes locales, de la capital y a nivel nacional, que se movilizan hasta la zona para comprar dicho producto. Así mismo cierto porcentaje de su producción es usado para su auto consumo.

2.3. Definiciones conceptuales.

2.3.1 Alcantarilla: Elemento del sistema de drenaje superficial de una carretera, construido en forma transversal al eje o siguiendo la orientación del curso de agua; puede ser de madera, piedra, concreto, metálicas y otros. Por lo general se ubica en quebradas, cursos de agua y en zonas que se requiere para el alivio de cunetas.

2.3.2 Banco de proyectos: es un aplicativo informático que sirve para almacenar, actualizar, publicar y consultar información resumida y estandarizada de los proyectos de inversión pública, en su fase de pre inversión (fase anterior a la ejecución).

2.3.3 Carretera: Camino para el tránsito de vehículos motorizados, de por lo menos dos ejes, con características geométricas definidas de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2.3.4 Construcción: Ejecución de obras de una vía nueva con características geométricas acorde a las normas de diseño y construcción vigentes.

2.3.5 Infraestructura vial de carreteras: Toda carretera que conforma o no el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

2.3.6 Servicio de Transporte: actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.

2.3.7 Proyecto: conjunto de obras que incluyen las acciones del sector público necesarias para alcanzar los objetivos y metas en un programa o subprograma de inversión, tendientes a la creación, ampliación y/o conservación de una entidad productiva perteneciente al patrimonio nacional. Permite identificar el origen de los recursos que requiere la ejecución de los proyectos de inversión física, necesarios para la construcción, ampliación o remodelación de inmuebles y los estudios de pre inversión, ya sean por contrato por administración.

2.3.8 Tasa de desempleo: La tasa de desempleo, también conocida como tasa de paro, mide el nivel de desocupación en relación a la población activa. En otras palabras, es la parte de la población que estando en edad, condiciones y disposición de trabajar - población activa no tiene puesto de trabajo.

2.3.9 Ingreso Per Cápita Familiar: El ingreso per cápita tiene una estrecha relación con el ingreso nacional. El ingreso hace referencia a todas las entradas económicas que recibe una persona, una familia, una empresa, una organización, etc. El ingreso nacional corresponde a la suma de todos los ingresos individuales de los nacionales de un país. El ingreso per cápita es un cálculo que se realiza para determinar el ingreso que recibe, en promedio, cada uno de los habitantes de un país; es decir, en promedio, cuánto es el ingreso que recibe una persona para subsistir. Este cálculo se obtiene dividiendo el ingreso nacional entre la población total de un país.

2.3.10 Mantenimiento vial: Conjunto de actividades técnicas destinadas a preservar en forma continua y sostenida el buen estado de la infraestructura vial, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario, puede ser de naturaleza rutinaria o periódica.

2.4. Sistema de hipótesis

2.4.1 Hipótesis general

- La ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.

2.4.2 Hipótesis secundarias

- La ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda, distrito de Molino en el periodo 2015.
- El área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda, distrito de Molino en el periodo 2015.
- El servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires-I Etapa, se relaciona significativamente en el desarrollo rural del caserío La Linda, distrito de Molino en el periodo 2015.
- Los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente en el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.

Sistema de variables.

Variable dependiente.

- Desarrollo Rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el Periodo 2015.

Variable independiente.

- La ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa.

2.5 Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores
<u>Variable Independiente</u> Ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires – I Etapa”	Ejecución presupuestal	Nivel de eficacia
	Área de influencia	Cantidad de población beneficiaria Cantidad de área beneficiaria
	Servicio de transporte	Calidad de infraestructura vial Calidad del servicio de transporte.
	Beneficios sociales	Nivel de cumplimiento del Valor Actual Neto Social (VANS). Nivel de cumplimiento de la tasa Interna de Retorno (TIR)
<u>Variable dependiente</u> Desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.	Calidad de vida	Nivel de acceso a educación. Índice de cobertura de salud
	Creación del empleo	Índice de desempleo. Ingreso per cápita.
	Diversificación económica	Cantidad de actividades económicas Nivel de comercialización

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación

3.1.1. Enfoque y tipo.

El enfoque del presente trabajo de investigación es cuantitativo, porque se planteó un problema de estudio delimitado y concreto. Las hipótesis se generaron antes de recolectar y analizar los datos. Sampieri (2014).

Asimismo, se empleó métodos estadísticos para representar los datos producto de las mediciones de las variables. Asimismo, la presente investigación es de tipo aplicada, dado que busca ampliar y profundizar la realidad de las variables tanto independiente como dependiente en el sujeto de investigación. Sampieri (2014).

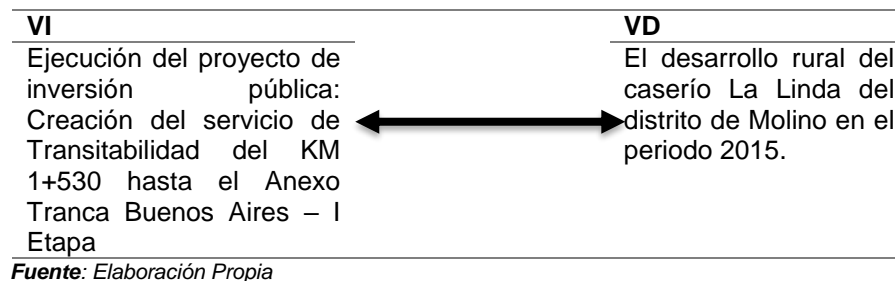
3.1.2. Alcance o nivel

El nivel de investigación es descriptivo correlacional; porque posee las siguientes características:

Descriptivo. - Porque permite especificar propiedades, características y rasgos importantes del fenómeno que se está analizando. Sampieri (2014). Es decir, se describe las características y propiedades de las variables: Ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa y el desarrollo rural del caserío La Linda, del Distrito de Molino en el periodo 2015.

Correlacional. – Porque permite conocer la relación o grado de asociación que existe entre dos variables. Sampieri (2014). En la presente investigación permite conocer el grado de relación entre las variables: Ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa y el desarrollo

rural del caserío La Linda, del Distrito de Molino en el periodo 2015, siendo así:



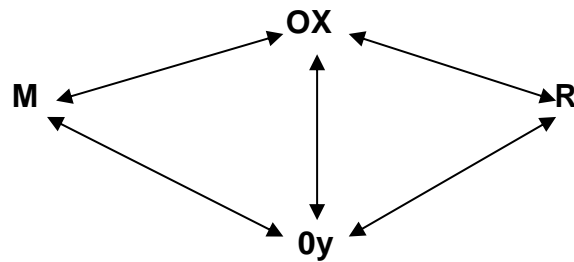
3.1.3. Diseño

El diseño del presente trabajo de investigación es No experimental – transeccional o transversal, de tipo correlacional – causal (2014). La investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables, es decir es una investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes, lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal cual, y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. De hecho, no hay condiciones o estímulos los cuales se expongan los sujetos del estudio. Los sujetos son observados en su ambiente natural, en su realidad. El diseño no experimental transaccional o transversal recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir las variables y analizar su no experimental porque no se experimenta nada y no hubo manipulación deliberada de variables, sino que se observó situaciones ya existentes para poder analizarlos; la variante del diseño no experimental es transaccional porque se analiza la interrelación de las variables en un momento dado.

Es como tomar una fotografía de algo que sucede; por otro lado, el diseño no experimentales – transaccional de tipo

correlacional – causal describe relaciones entre dos o más variables en un momento determinado mediante el siguiente esquema. Sampieri (2014):

La presente investigación posee el siguiente diseño:



M = Muestra de la población

O = observaciones o mediciones a obtener en cada una de las variables (X e Y)

R = Correlación entre ambas variables

X,Y = Representan las variables de investigación

3.2. Población y muestra.

3.2.1. Población

La población objeto de la presente investigación está constituida por el total de la población rural del Caserío La Linda, la cual cuenta con 560 habitantes.

3.2.2. Muestra

Aguilar – Borojas, refieren que, en una investigación de nivel descriptivo, teniendo una población finita, la muestra se determina, según la siguiente formula:

$$n = \frac{N Z^2 S^2}{d^2 (N-1) + Z^2 S^2}$$

Donde:

n = tamaño de la muestra

N = tamaño de la población: 560

Z = valor de Z crítico, calculado en las tablas del área de la curva normal. Llamado también nivel de confianza: 1.96

S^2 = varianza de la población en estudio (que es el cuadrado de la desviación estándar y fue obtenida de una prueba piloto): 4

d = nivel de precisión absoluta. Referido a la amplitud del intervalo de confianza deseado en la determinación del valor promedio de la variable en estudio: 0,70.

En donde la muestra para la investigación es de 102 personas de la población rural del Anexo Tranca Buenos Aires del Caserío La Linda del Distrito de Molino, Provincia de Pachitea, Departamento de Huánuco.

3.3 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Técnicas	Instrumentos
<p>Encuesta: Es una técnica basada en obtener información a través de una serie de preguntas que es aplicada a una muestra representativa para luego ser tabulada y generalizada. A su vez, puede ser rellenada por el encuestado marcando las respuestas, la cantidad debe ser planteada por el investigador.</p> <p>Análisis de información documentaria: Con esta técnica se obtendrá la información sobre los indicadores del área de influencia y beneficios sociales.</p>	<p>El cuestionario: Se elaboró un cuestionario de 29 preguntas para los pobladores del caserío la Linda, con respuestas cerradas y en escala, este cuestionario fue aplicado a la cantidad de personas obtenidos en la muestra, obtenido en el muestreo probabilístico. Las preguntas estuvieron distribuidas de la siguiente manera: (15) Preguntas para la variable independiente y (14) Preguntas para la variable dependiente.</p> <p>Ficha de análisis documental; se aplicó a las lecturas de información obtenida del perfil, expediente técnico, SIAF Amigable y material bibliográfico que nos permitirá registrar los datos necesarios para la realización del presente trabajo de investigación.</p>

3.4 Técnicas para el procesamiento y análisis de la información.

Se utilizó, SPSS, para procesar información primaria obtenida a través de las encuestas en el proceso de recojo de información, Excel, para la edición de cuadros, gráficos producto del procesamiento en el software anterior, Word, para la formulación del informe final, y presentación de los resúmenes respectivos, Power Point, para el diseño de la presentación de la exposición de informes en el proceso de sustentación.

CAPÍTULO IV
RESULTADOS

- **Sobre la variable independiente: Proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa**

4.1. Resultado del análisis de información de la dimensión 1: Ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa.

Cuadro N° 01

Concepto	Formula	Resultado
Eficacia	$\frac{\text{PIM: 572,931.00}}{\text{PE: 572,930.00}} \times 100$	100%.

*Fuente: SIAF amigable.
Elaboración: Propia*

Análisis e Interpretación: El resultado de eficacia de la ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa, equivale al 100%, siendo ello significativa, pues según el Presupuesto Institucional Modificado de la Municipalidad Distrital de Molino del año 2015, se asignó para la ejecución del mencionado proyecto la suma de S/. 572.931.00 de los cuales se ejecutó la suma de S/. 572.930.00 soles.

4.1.1 Resultados de la aplicación del cuestionario a los beneficiarios del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa. Dimensión 1: Ejecución presupuestal

Cuadro N° 02.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la primera pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Considera usted que el presupuesto asignado al proyecto se ejecutó al 100%?

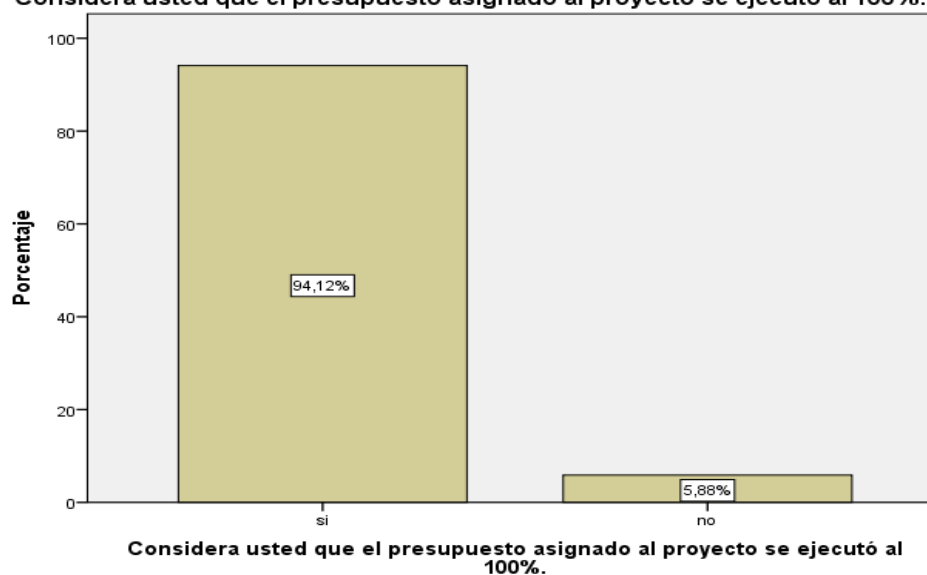
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	96	94,12	94,12	94,12
no	6	5,88	5,88	100,0
Total	102	100,0	100,0	

*Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.*

Gráfico N° 01.

Respuestas porcentuales de la primera pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

Considera usted que el presupuesto asignado al proyecto se ejecutó al 100%.



*Fuente: Cuadro N° 02
Elaboración: propia.*

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 96 personas que representan el 94.12% de la muestra consideran que el presupuesto asignado al proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa se ejecutó al 100% y solo 6 personas que representan el 5.88% consideran que no.

Cuadro N° 03.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la segunda pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Considera usted que la ejecución del presupuesto asignado al proyecto se ejecutó en el plazo programado?

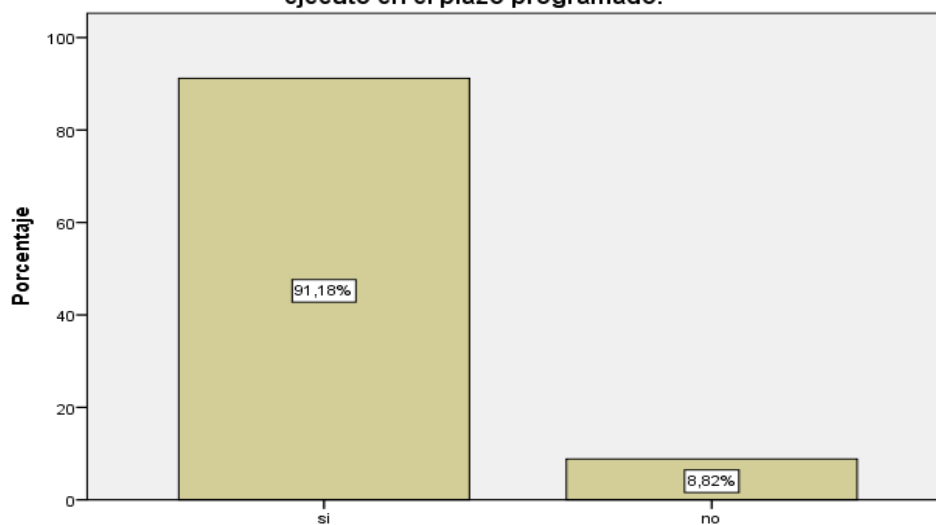
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	si	93	91,18	91,18	91,18
	no	9	8,82	8,82	100,0
	Total	102	100,0	100,0	

*Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.*

Gráfico N° 02

Respuestas porcentuales de la tercera pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

Considera usted que la ejecución del presupuesto asignado al proyecto se ejecutó en el plazo programado.



Considera usted que la ejecución del presupuesto asignado al proyecto se ejecutó en el plazo programado.

*Fuente: Cuadro 03.
Elaboración: propia.*

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 93 personas que representan el 91.18% de la muestra consideran que el presupuesto asignado al proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, se ejecutó en el plazo programado y solo 9 personas que representan el 8.82% consideran que no.

4.1.2 Resultados de cálculos de la media y mediana referido a la dimensión 1: Ejecución Presupuestal de la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires- I etapa.

Cuadro N° 04

N°	Porcentaje	Media	Mediana
SI	94.12, 91.18	92.65%	91.18%
NO	5.88, 8.82	7.35%	5.88%

Fuente: Grafico N° 01 y 02

Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación; Visto los resultados obtenidos podemos observar que la media de los que respondieron si al cuestionario respecto a la dimensión ejecución presupuestal, es 92.65% y la mediana es 91.18%. La media de los que respondieron no, es 7.35% y la mediana es 5.88%. Estos resultados permiten advertir que la ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, es significativamente positivo.

4.2. Resultado del análisis de información de la dimensión 2: Área de influencia de la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires- I etapa.

Teniendo en cuenta que, el área de influencia de la ejecución del Proyecto de Inversión Pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I etapa, es el espacio geográfico donde se ubica la población del anexo Tranca Buenos Aires en el caserío de La Linda, Distrito de Molino, Provincia de Huánuco, se puede

advertir que los 560 habitantes del mencionado caserío, son beneficiarios de los objetivos y efectos de la ejecución del mencionado proyecto, siendo ello significativo, pues propicia una agricultura de calidad y productiva; por lo que se tienen mejores condiciones para incorporar tecnología, recursos y el consiguiente incremento de las áreas no explotadas o poco explotadas al proceso productivo.

4.2.1 Resultados de la aplicación del cuestionario a los beneficiarios del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa. Dimensión 2: Área de influencia.

Cuadro N° 05.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la tercera pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Considera usted que la ejecución del proyecto beneficia a toda la población?

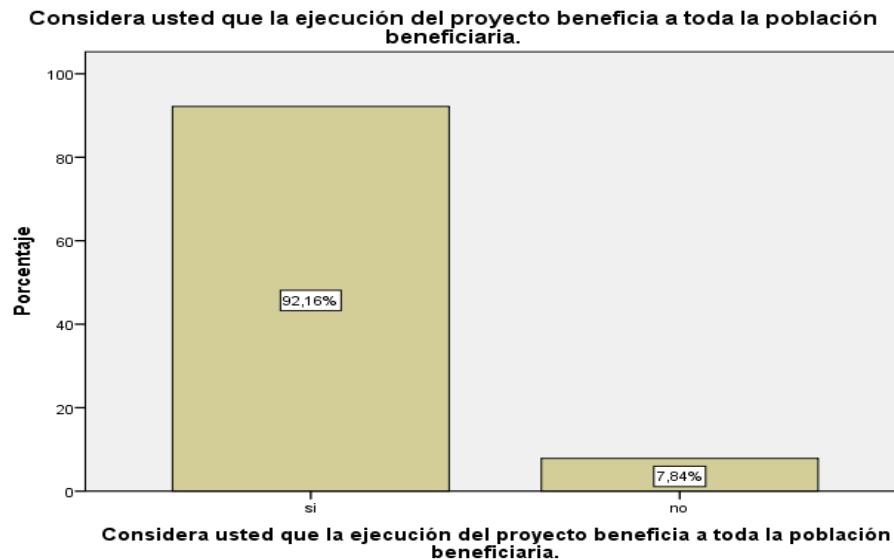
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	si	94	92,16	92,16	92,16
	no	8	7,84	7,84	100,0
	Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 03.

Respuestas porcentuales de la tercera pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 05

Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 94 personas que representan el 92.16% de la muestra consideran que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, beneficia a toda la población beneficiaria y solo 8 personas que representan el 7.84% consideran que no.

Cuadro N° 06

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la cuarta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Considera usted que la ejecución del proyecto beneficia a toda el área beneficiaria?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	97	95,10	95,10	95,10
no	5	4,90	4,90	100,0
Total	102	100,0	100,0	

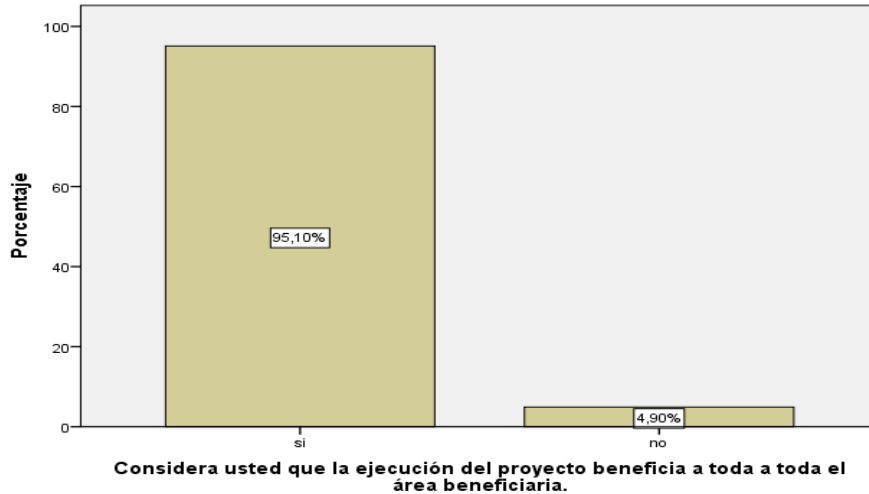
Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 04.

Respuestas porcentuales de la cuarta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

Considera usted que la ejecución del proyecto beneficia a toda a toda el área beneficiaria.



Fuente: Cuadro N° 06
Elaboración: Propia

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 97 personas que representan el 95.10% de la muestra consideran que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, beneficia a toda el área beneficiaria y 5 personas que representan el 4.90% consideran que no.

4.2.2 Resultados de cálculos de la media y mediana referido a la dimensión 2: Área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires- I etapa.

Cuadro N° 07

N°	Porcentaje	Media	Mediana
SI	92.16, 95.10	93.63%	92.16%
NO	7.84, 4.90	6.37%	4.90%

Fuente: 03 y 04.
Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación; Visto los resultados obtenidos podemos observar que la media de los que respondieron si al cuestionario respecto a la dimensión área de influencia es 93.63% y la mediana es 92.16%. La media de los que respondieron no, es 6.37% y la mediana es 4.90%. Estos resultados permiten advertir que el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, fue significativamente positivo.

4.3 Resultados de la aplicación del cuestionario a los beneficiarios de la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa. Dimensión N° 3: Servicio de Transporte.

Cuadro N° 08.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la quinta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

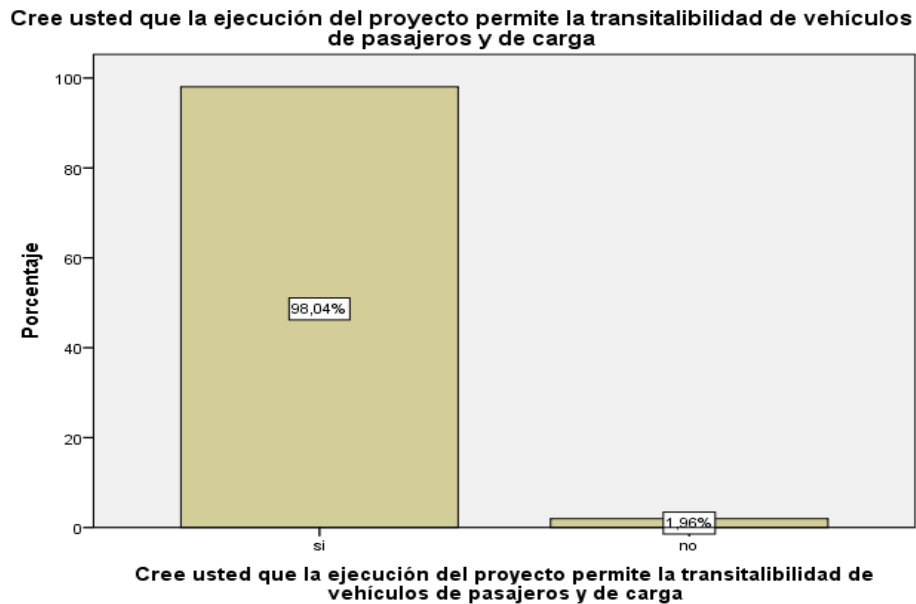
¿Cree usted que la ejecución del proyecto permite la transitabilidad de vehículos de pasajeros y de carga?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	100	98,0	98,0	98,0
no	2	2,0	2,0	100,0
Total	102	100,0	100,0	

*Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.*

Gráfico N°5

Respuestas porcentuales de la quinta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 08

Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 100 personas que representan el 98,0% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite la transitabilidad de vehículos de pasajero y de carga. Solo 2 personas que representan el 2.90 consideran que no. Esto significa que, el mencionado proyecto de inversión pública, permite la transitabilidad de vehículos de pasajero y de carga.

Cuadro N° 09

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la sexta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Cree usted que la ejecución del proyecto permite la interconexión del caserío de La Linda con otras localidades del distrito de Molino?

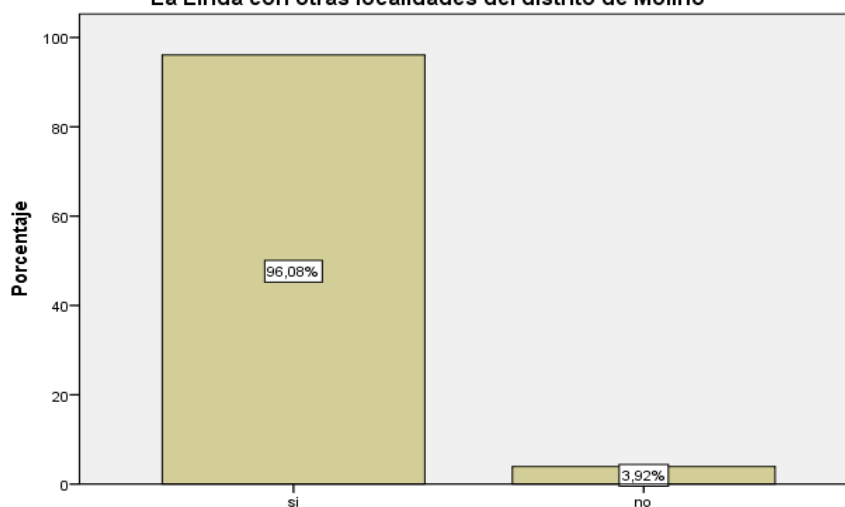
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	98	96,08	96,08	96,08
no	4	3,92	3,92	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 6

Respuestas porcentuales de la sexta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

Cree usted que la ejecución del proyecto permite la interconexión del caserío de La Linda con otras localidades del distrito de Molino



Cree usted que la ejecución del proyecto permite la interconexión del caserío de La Linda con otras localidades del distrito de Molino

Fuente: Cuadro N° 09
Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 98 personas que representan el 96.08% de la muestra manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite la interconexión vial del Caserío de La Linda con

otras localidades del distrito de Molino y 4 personas que representan el 3.92% manifestaron que no. Esto significa que la ejecución del mencionado proyecto tiene un efecto positivo, pues permite que los beneficiarios puedan trasladarse a otras localidades del Distrito de Molino.

Cuadro N° 10

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la séptima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

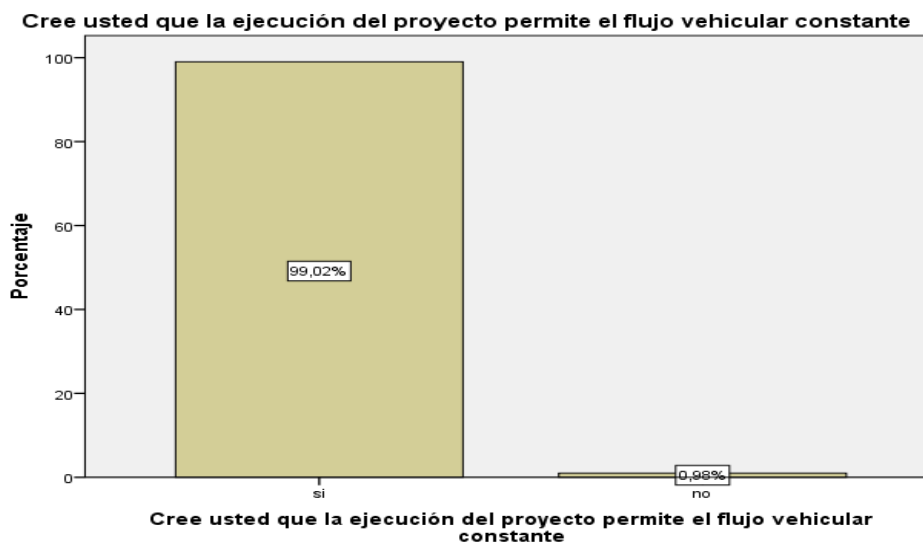
¿Cree usted que la ejecución del proyecto permite el flujo vehicular constante?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	101	99,02	99,02	99,02
no	1	0,98	0,98	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 7.

Respuestas porcentuales de la séptima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro 10
Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 101 personas que representa el 99.02% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación

del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite un flujo vehicular constante y 1 persona que representa el 0.98% manifiesto que no. Esto significa que la ejecución del aludido proyecto de inversión pública, ha dado lugar a que en el área de influencia del proyecto exista el flujo vehicular constante.

Cuadro N° 11.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la octava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿La infraestructura vial del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires” actualmente cuenta con mantenimiento?

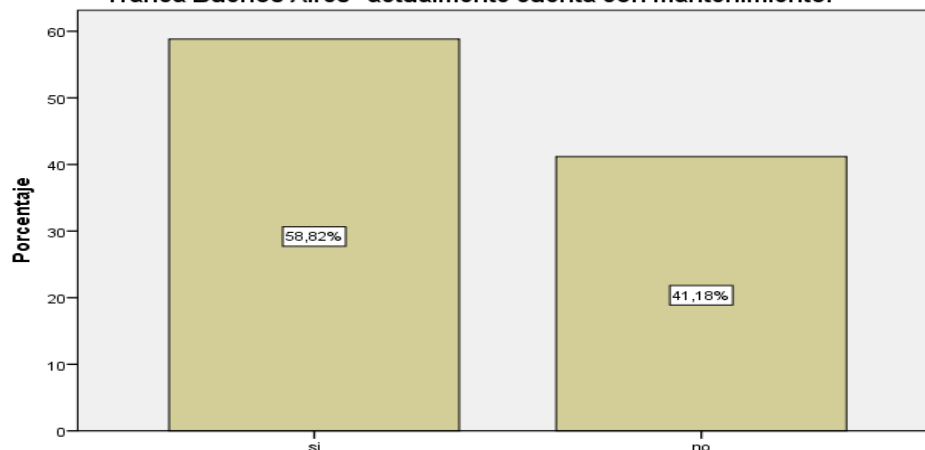
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	60	58,8	58,8	58,8
no	42	41,2	41,2	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 8.

Respuestas porcentuales de la octava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

La infraestructura vial del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires” actualmente cuenta con mantenimiento.



La infraestructura vial del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires” actualmente cuenta con mantenimiento.

Fuente: Cuadro N° 11
Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 60 personas que representa el 58.82% de la muestra, manifestaron que la infraestructura vial del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, actualmente cuenta con mantenimiento y 42 personas que representan el 41.18% manifestaron que no. Esto significa que, que la actual infraestructura vial del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa cuenta con mantenimiento para evitar su deterioro.

Cuadro N° 12

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la novena pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

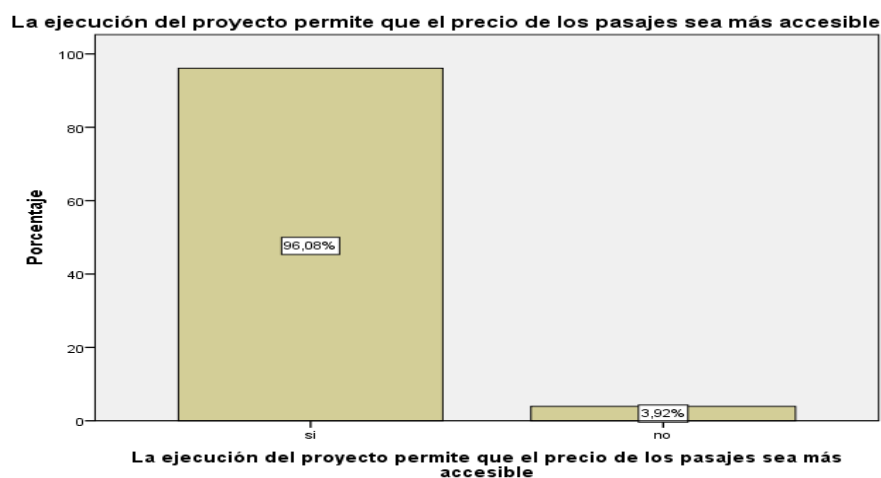
¿La ejecución del proyecto permite que el precio de los pasajes sea más accesible?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	98	96,1	96,1	96,1
no	4	3,9	3,9	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 9.

Respuestas porcentuales de la novena pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 12
Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 98 personas que representa el 96.1% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite que los pasajes sean más accesibles y 4 personas que representan el 3.9% manifestaron que no. Esto significa que, la ejecución de dicho proyecto permite que actualmente los costos de los pasajes son más accesibles de pagar para los beneficiarios.

Cuadro N° 13.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la décima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

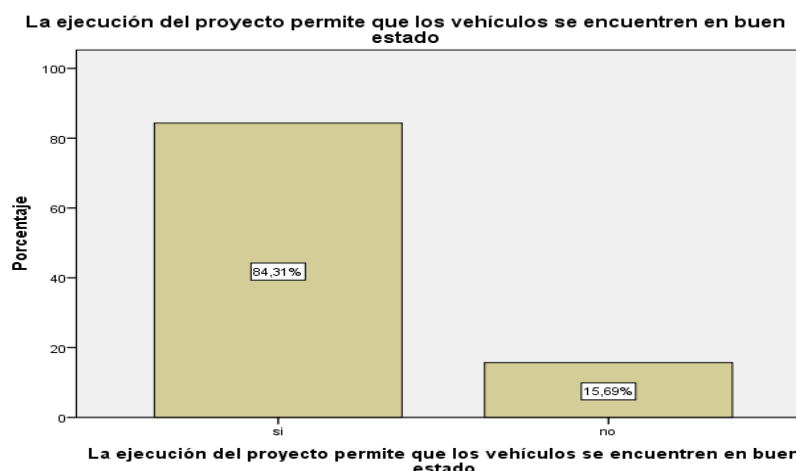
¿La ejecución del proyecto permite que los vehículos se encuentren en buen estado?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	86	84,3	84,3	84,3
no	16	15,7	15,7	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 10.

Respuestas porcentuales de la décima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 13
Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 86 personas que representa el 84.31% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite que los vehículos se encuentren en buen estado y 16 personas que representan el 15.69% manifestaron que no. Esto significa que la ejecución del proyecto permite que los vehículos que brindan servicios de pasajeros y de carga a favor de los beneficiarios se encuentran en buen estado.

Cuadro N° 14.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la onceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Con la ejecución del proyecto tu grado de satisfacción con el transporte es bueno?

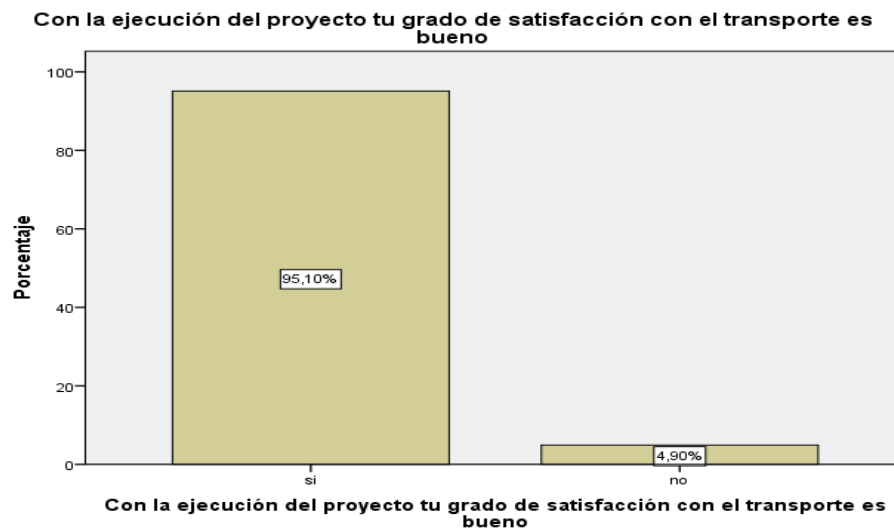
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	97	95,10	95,10	95,10
no	5	4,90	4,90	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 11

Respuestas porcentuales de la onceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 14

Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 97 personas que representan el 95.10% de la muestra, manifestaron que con la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, tienen un grado de satisfacción bueno con el transporte y 5 personas que representan el 4.90% manifestaron que no. Esto significa que, con la ejecución del proyecto, los beneficiarios tienen un buen grado de satisfacción con el transporte.

Cuadro N° 15.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la doceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

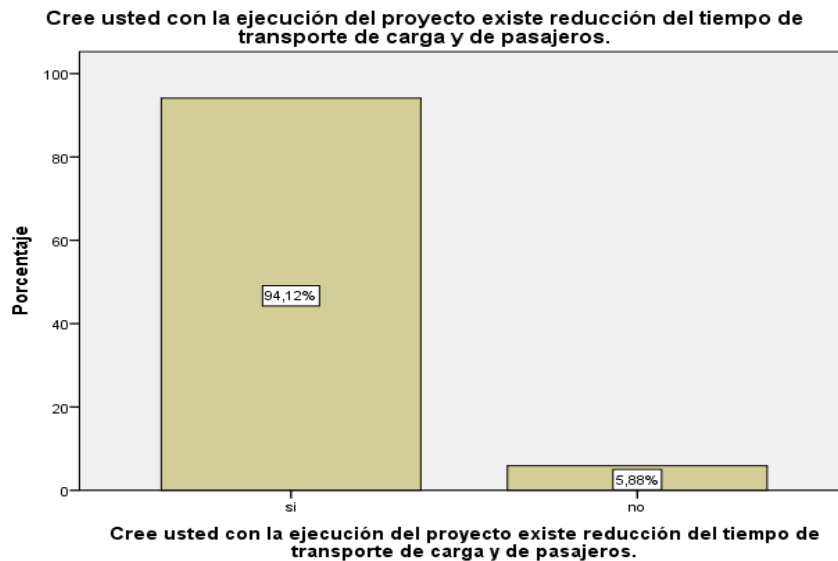
¿Cree usted con la ejecución del proyecto existe reducción del tiempo de transporte de carga y de pasajeros?.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	96	94,12	94,12	94,12
no	6	5,88	5,88	100,0
Total	102	100,0	100,0	

*Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.*

Gráfico N° 12.

Respuestas porcentuales de la doceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



*Fuente: Cuadro N° 15
Elaboración: Propia.*

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 96 personas que representa el 94.12% de la muestra, manifestaron que con la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, existe reducción del tiempo de transporte de carga y de pasajeros y 6 personas que representan el 5.88% manifestaron que

no. Esto significa que, con la ejecución del proyecto, el tiempo de transporte de carga y pasajeros se ha reducido a favor de los beneficiarios.

Cuadro N° 16

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la treceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Con la ejecución del proyecto existe un tránsito seguro de carga y de pasajeros?

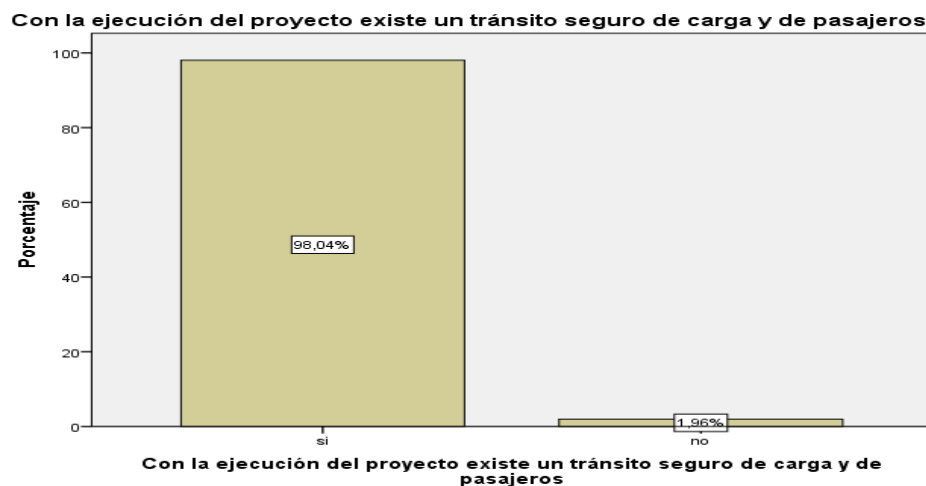
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	100	98,04	98,04	98,04
no	2	1,96	1,96	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

. Gráfico N° 13.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la treceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 16

Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 100 personas que representa el 98.04% de la muestra, manifestaron que con la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, existe un tránsito seguro de carga y de pasajero y 2 personas que representan el 1.96% manifestaron que no. Esto significa

que la ejecución del proyecto permite ahora que los beneficiarios tengan un tránsito seguro de carga y de pasajeros.

4.3.1 Resultados de cálculos de la media y mediana referido a la dimensión 3: Servicio de Transporte.

Cuadro N° 17

N°	Porcentaje	Media	Mediana
SI	100,96.08,99.02,58.82,100,84.31,95.1,94.12,98.04.	91.72%	96.08%
NO	0,3.92,0.98,41.18,0,15.69,4.9,5.88,1.96	8.28%	3.92%

Fuente: Gráficos 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 y 13
Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación: Visto los resultados obtenidos podemos observar que la media de los que respondieron si al cuestionario respecto a la dimensión Servicio de Transporte es 91.72% y la mediana es 96.08%. La media de los que respondieron no, es 8.28% y la mediana es 0%. Estos resultados permiten advertir que el servicio de transporte generado por el proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, son significativamente positivos.

4.3. Resultados de análisis de información de la dimensión N° 4: Los Beneficios Sociales de la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa.

Cuadro N° 18

Concepto	Formula	Resultado
VAN	$VAN = \sum \frac{FC_n}{(1 + TPD)^n}$	761,220
TIR	$TIR = \sum_{T=0}^n \frac{Fn}{(1 + i)^n} = 0$	24.40 %

Fuente: Guía Simplificada para la Identificación, Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Inversión Pública a nivel de perfil (2014)

Análisis e Interpretación: De acuerdo a los resultados de la evaluación del proyecto podemos advertir que, el VANS es superior a 0 y el TIRS es

superior al 9% de la Tasa Social de Descuento vigente, por lo tanto, el proyecto resulta ser socialmente rentable. Este resultado es significativo y positivo.

4.3.1 Resultados de la aplicación del cuestionario a los beneficiarios del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa. Dimensión 4: Beneficios Sociales

Cuadro N° 19.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la catorceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Cree usted que la ejecución del proyecto tiene un Valor Actual Neto Financiero favorable?

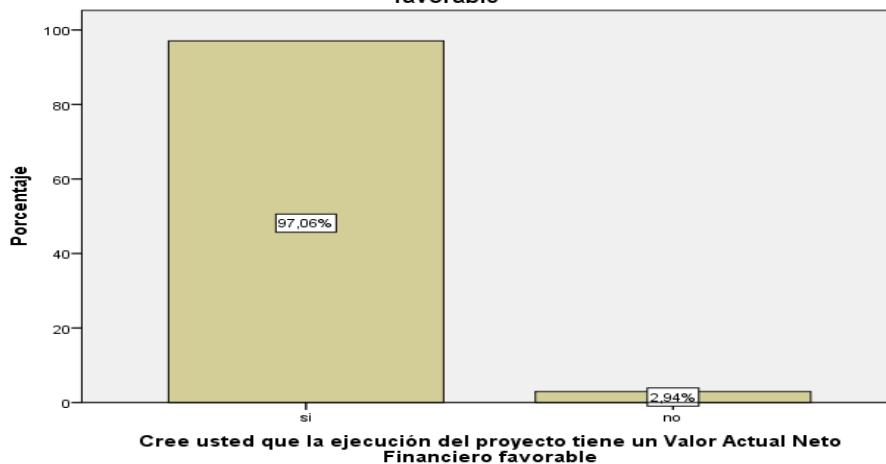
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	99	97,06	97,06	97,06
no	3	2,94	2,94	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 14

Respuestas porcentuales de la catorceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

Cree usted que la ejecución del proyecto tiene un Valor Actual Neto Financiero favorable



Fuente: Cuadro N° 19
Elaboración: propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 99 personas que representan el 97.06% de la muestra consideran que la ejecución del Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa tiene un Valor Actual Neto Financiero y solo 3 personas que representan el 2.94% consideran que no.

Cuadro N° 20.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la quinceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Cree usted que la ejecución del proyecto tiene una Tasa Interna de Retorno Financiero favorable?

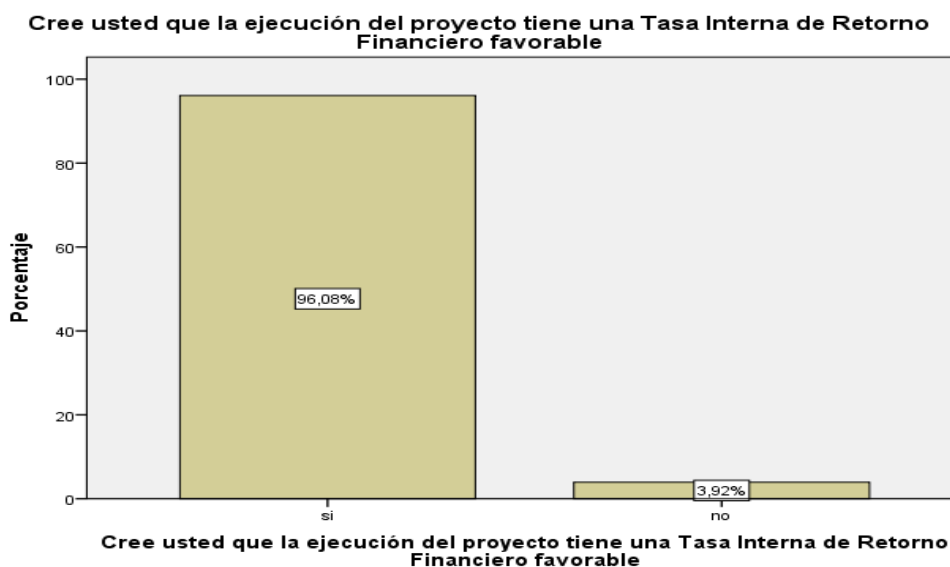
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	si	98	96,08	96,08	96,08
	no	4	3,92	3,92	100,0
	Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 15

Respuestas porcentuales de la quinceava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 20

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 98 personas que representan el 96.08% de la muestra consideran que la ejecución del proyecto: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, tiene una Tasa Interna de Retorno Financiero favorable y solo 4 personas que representan el 3.92% consideran que no.

4.3.2 Resultados de cálculos de la media y mediana referido a la dimensión 4: Beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires- I etapa.

Cuadro N° 21

N°	Porcentaje	Media	Mediana
SI	97.06, 96.08	96.57%	96.08%
NO	2.94, 3.92	3.43%	2.94%

*Fuente: Gráficos 14 y 15
Elaboración: Propia.*

Análisis e interpretación: Visto los resultados obtenidos podemos observar que la media de los que respondieron si al cuestionario respecto a la dimensión beneficios sociales es 93.63% y la mediana es 96.57%. La media de los que respondieron no, es 3.43% y la mediana es 2.94%. Estos resultados permiten advertir que los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, son significativamente positivos.

- Sobre la Variable dependiente: Desarrollo rural del caserío La Linda del Distrito de Molino en el periodo 2015.

4.4. Resultados de la aplicación del cuestionario a los beneficiarios del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa. Dimensión N° 1: Calidad de vida.

Cuadro N° 22.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la dieciseisava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Cree usted que la ejecución del proyecto ha propiciado que sus hijos asistan a un centro educativo?

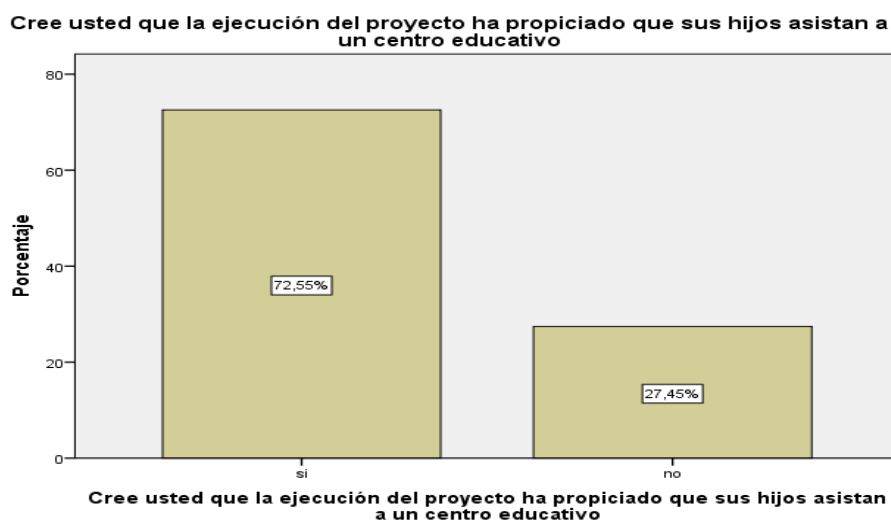
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	si	74	72,55	72,55	72,45
	no	28	27,45	27,45	100,0
	Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 16.

Respuestas porcentuales de la dieciseisava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 22

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 74 personas que representa el 72.55% de la muestra, manifestaron la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, propicia que sus hijos asistan a un centro educativo y 28 personas que representan el 27.45% manifestaron que no. Esto que significa que la ejecución del Proyecto propicia que, los hijos de los beneficiarios tengan acceso a la educación.

Cuadro N° 23.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la diecisieteava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

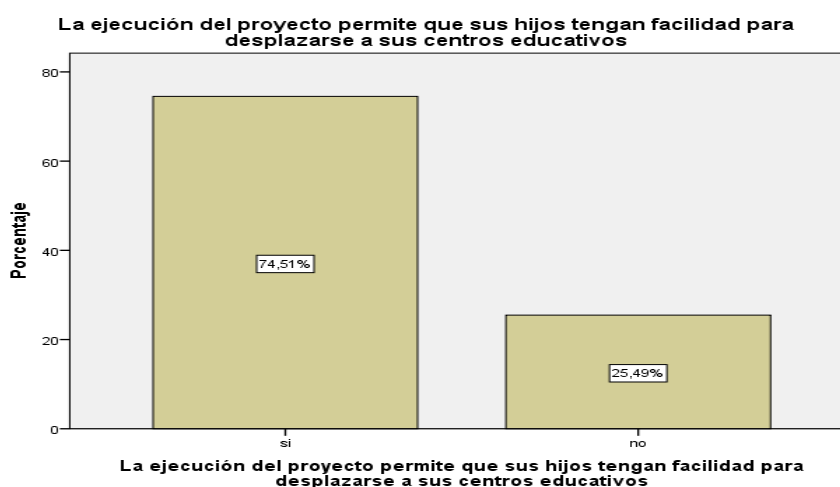
¿La ejecución del proyecto permite que sus hijos tengan facilidad para desplazarse a sus centros educativos?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	76	74,51	74,51	74,51
no	26	25,49	25,49	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 17.

Respuestas porcentuales de la diecisieteava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 23
Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 76 personas que representa el 74.51% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite que sus hijos tengan facilidad para desplazarse a un centro educativo y 26 personas que representan el 25.49% manifestaron que no. Esto demuestra que la ejecución del Proyecto permite ahora que los hijos de los beneficiarios puedan desplazarse a sus centros educativos con facilidad.

Cuadro N° 24.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la dieciochoava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿La ejecución del proyecto ha permitido transporte a centros de salud del distrito para afiliarse al SIS?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	101	99,02	99,02	99,02
no	1	0,98	0,98	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 18.

Respuestas porcentuales de la dieciochoava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

La ejecución del proyecto ha permitido transporte a centros de salud del distrito para afiliarse al SIS



Fuente: Cuadro N° 24

Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 101 personas que representa el 99.02% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permitido transportarse a centros de salud del Distrito para afiliarse al SIS y 1 persona que representa el 0.98% manifestó que no. Esto significa que la ejecución del proyecto permite que los beneficiarios se transporten hacia centros de salud del distrito de Molino para acceder al Seguro Integral de Salud.

Cuadro N° 25.

Respuestas porcentuales de la diecinueveava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Cree usted que la ejecución del proyecto ha permitido el incremento campañas de salud preventiva?

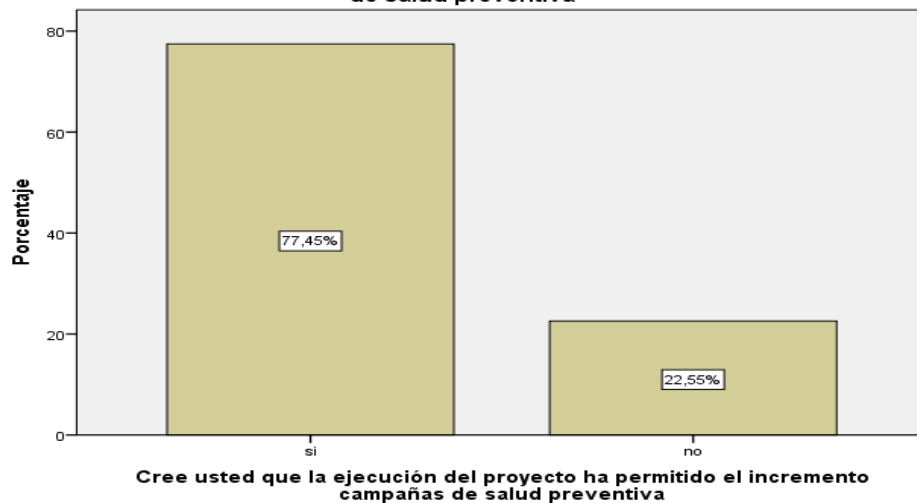
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	79	77,45	77,45	77,45
no	23	22,55	22,55	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 19

Respuestas porcentuales de la diecinueveava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

Cree usted que la ejecución del proyecto ha permitido el incremento campañas de salud preventiva



Fuente: Cuadro N° 25
Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 79 personas que representa el 77.45% de la muestra, manifestaron la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, ha permitido el incrementó de campañas de salud preventiva y 23 personas que representan el 22.55% manifestaron que no. Esto significa que, la ejecución del proyecto permite que la actualidad se

hayan incrementado campañas medicas preventivas, dado que el personal de salud tiene más facilidad para transportarse.

Cuadro N° 26.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿La ejecución del proyecto permite a usted desplazarse con facilidad a centros de salud del distrito de Molino?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	90	88,24	88,24	88,24
no	12	11,76	11,76	100,0
Total	102	100,0	100,0	

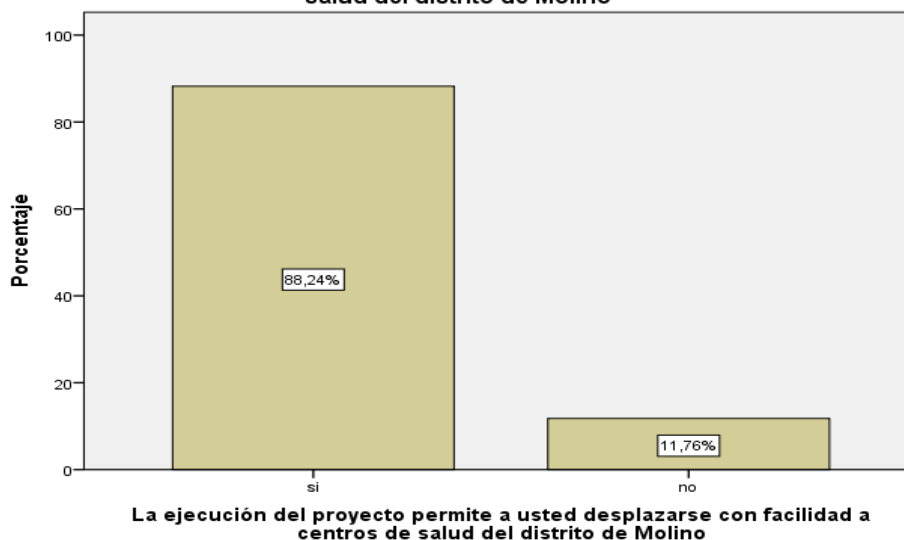
Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 20.

Respuestas porcentuales de la vigésima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

La ejecución del proyecto permite a usted desplazarse con facilidad a centros de salud del distrito de Molino



Fuente: Cuadro N° 26

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 90 personas que representa el 88.24% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos

Aires – I Etapa, permite que se desplacen con facilidad a otros centros de salud del distrito y 12 personas que representan el 11.76% manifestaron que no. Esto significa que la ejecución del proyecto permite a los beneficiarios desplazarse con facilidad a otros centros de salud del Distrito de Molino para atender de sus distintas dolencias permitiéndoles el acceso a la salud.

4.4.1 Resultados de cálculos de la media y mediana de la dimensión 1: Calidad de Vida.

Cuadro N° 27

N°	PORCENTAJE	MEDIA	MEDIANA
SI	72.55,74.51,99.02,77.45,88.24	82.35%	77.45%
NO	27.45,25.49,0.98,22.55,11.76	17.65%	22.55%

Fuente: Gráficos 16, 17, 18, 19 y 20

Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación: Visto los resultados obtenidos podemos observar que la media de los que respondieron **sí** al cuestionario referente a la dimensión calidad de vida es 82.35% y la mediana es 77.45% y la media de los que respondieron *no*, es de 17.65% y la mediana es 22.55%. Estos resultados permiten advertir que la calidad de vida del desarrollo rural del caserío de la Linda, Distrito de Molino, son significativamente positivos.

4.5 Resultados de la aplicación del cuestionario a los beneficiarios del Proyecto de Inversión Pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa. Dimensión 2: Creación del Empleo.

Cuadro N° 28.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima primera a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

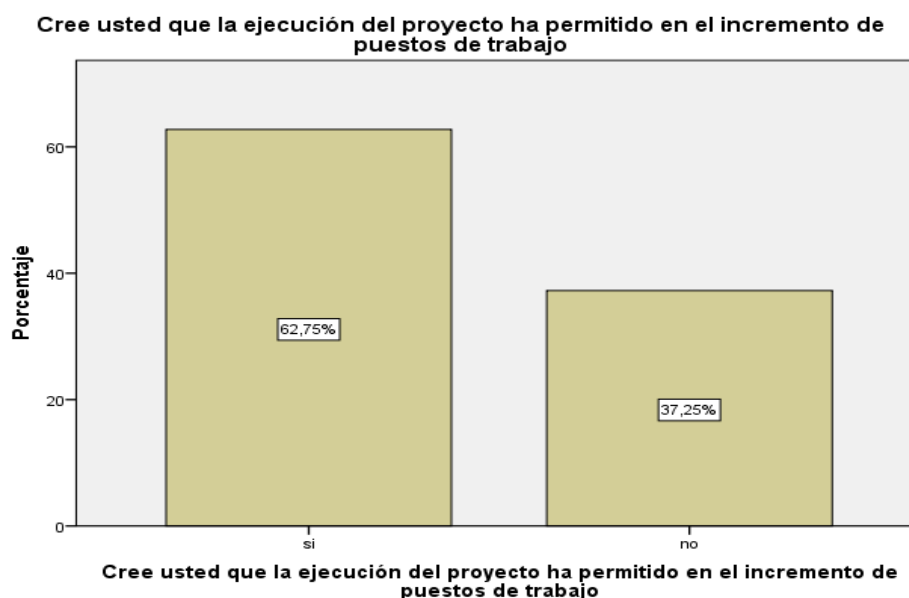
¿Cree usted que la ejecución del proyecto ha permitido en el incremento de puestos de trabajo?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	64	62,75	62,75	62,75
no	38	37,35	37,35	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 21.

Respuestas porcentuales de la vigésima primera pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 28
Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 64 personas que representa el 62.75% de la muestra,

manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, ha permitido el incremento de puestos de trabajo y 38 que representan el 37.25% manifestaron que no. Esto significa que la ejecución del proyecto permite que los beneficiarios cuenten con mayores puestos de trabajo.

Cuadro N° 29.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima segunda pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

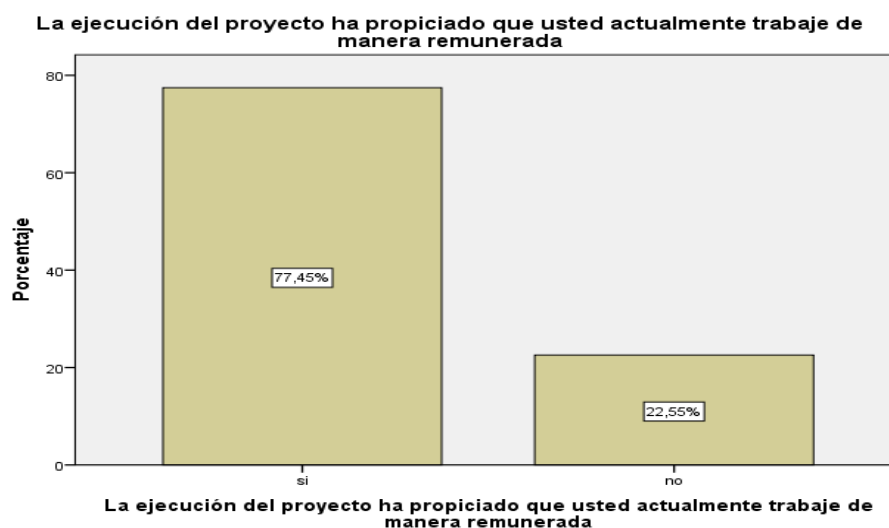
¿La ejecución del proyecto ha propiciado que usted actualmente trabaje de manera remunerada?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	79	77,45	77,45	77,45
no	23	22,55	22,55	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 22.

Respuestas porcentuales de la vigésima segunda pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 29
Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 79 personas que representa el 77.45% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, ha propiciado que actualmente se encuentran trabajando de manera remunerada y 23 personas que representan el 22.55% manifestaron que no. Esto significa que, la ejecución del proyecto ha propiciado que la mayoría de la población cuentan con un empleo remunerado.

Cuadro N° 30.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima tercera pregunta de a los pobladores del caserío “La Linda” 2017.

¿La ejecución del proyecto le ha permitido tener un ingreso mensual per cápita de S/.886.00 Soles?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	80	78,43	78,43	78,43
no	22	21,57	21,57	100,0
Total	102	100,0	100,0	

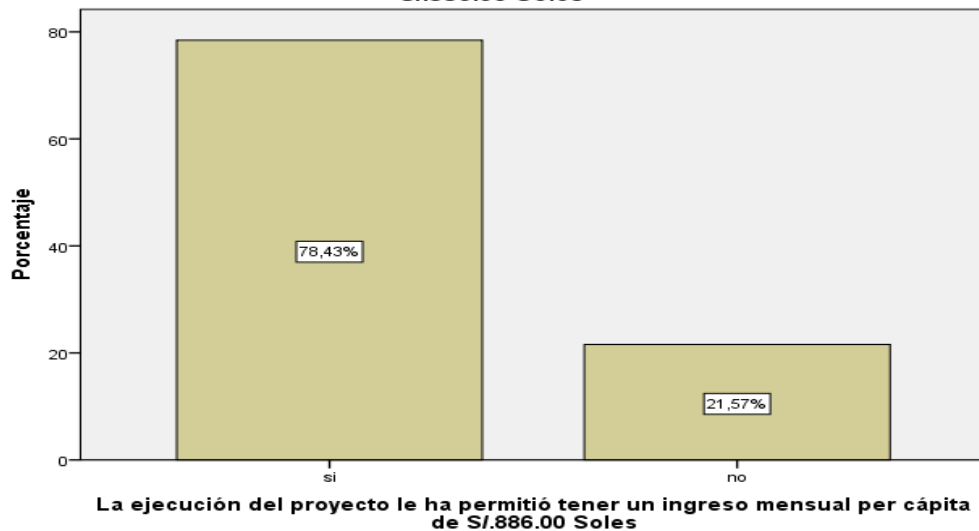
Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 23.

Respuestas porcentuales de la vigésima tercera pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

La ejecución del proyecto le ha permiti6 tener un ingreso mensual per cápita de S/.886.00 Soles



Fuente: Cuadro N° 30

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 80 personas que representa el 78.43% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, ha permitido que su ingreso mensual mayor o igual a S/. 886.00 soles y 22 personas que representan el 21.57% manifestaron que no. Esto significa que la ejecución del proyecto permite a la mayoría de la población beneficiaría tener ingreso un ingreso per cápita mensual igual o mayor a S/. 886.00 soles que le permiten satisfacer sus necesidades adecuadamente.

4.5.1 Resultados de Cálculos de la media y mediana de la dimensión 2: Creación de Empleo.

Cuadro N° 31

N°	PORCENTAJE	MEDIA	MEDIANA
SI	62.74,77.45,78.43	72.87%	77.45%
NO	37.26,22.55,21.57	27.13%	22.55%

Fuente: Gráficos del 21, 22 y 23.

Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación: Visto los resultados obtenidos podemos observar que la media de los que respondieron *si* al cuestionario referente a la dimensión creación de empleo es 72.87% y la mediana es 77.45% y la media de los que respondieron *no*, es 27.13% y la mediana es 22.55%. Estos resultados permiten advertir que la creación del empleo del desarrollo rural del caserío de la Linda, Distrito de Molino, son significativamente positivos.

4.10 Resultados de la aplicación del cuestionario a los beneficiarios del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transporte del km1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I etapa. Dimensión 3: Diversificación Económica.

Cuadro N° 32.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima cuarta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿La ejecución del proyecto ha propiciado el incremento de la actividad agrícola?

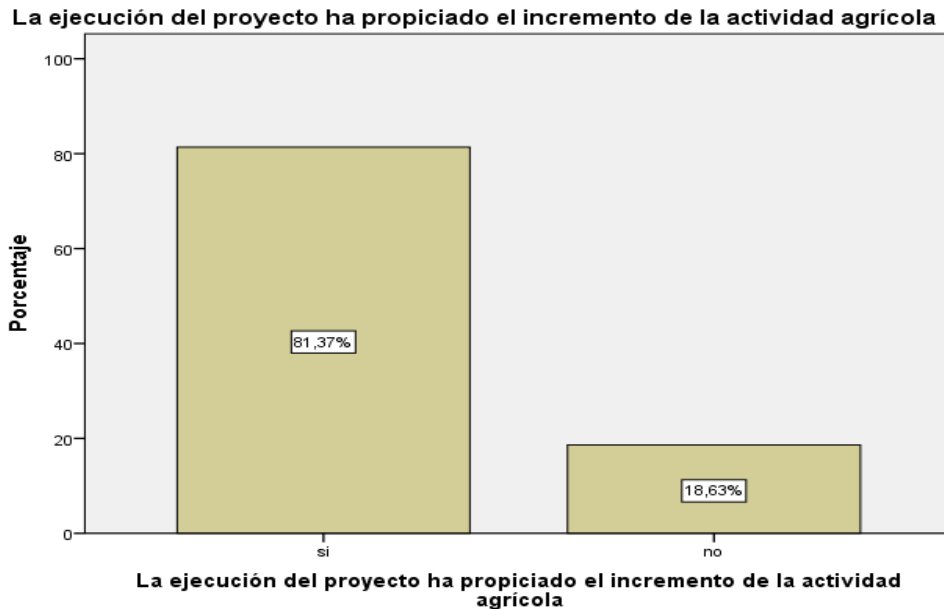
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	83	81,37	81,37	81,37
no	19	18,63	18,63	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 24.

Respuestas porcentuales de la vigésima cuarta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 32

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 83 personas que representa el 81.37% de la muestra, manifestaron la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite el incremento de la actividad agrícola y 19 personas que representan el 18.63% manifestaron que no. Esto significa que, la ejecución del proyecto ha permite en la actualidad que los beneficiarios incrementen su actividad agrícola.

Cuadro N° 33.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima quinta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

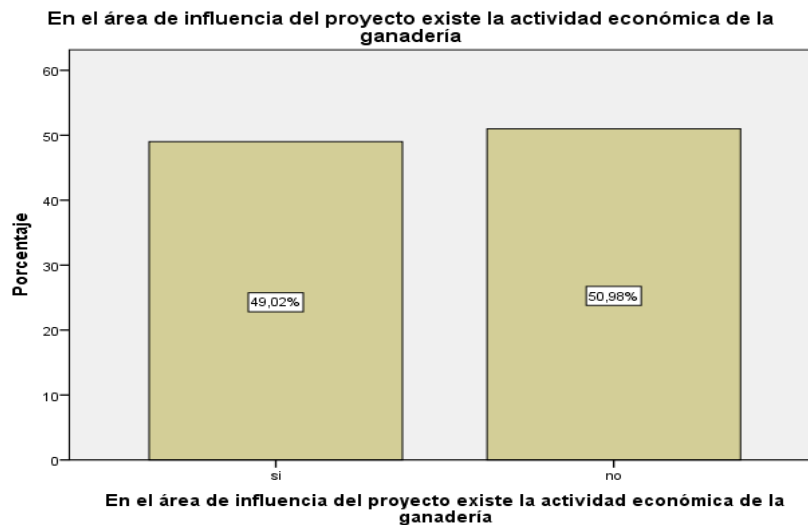
¿En el área de influencia del proyecto existe la actividad económica de la ganadería?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	si	50	49,02	49,98	49,98
	no	52	50,98	50,98	100,0
	Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.

Gráfico N° 25.

Respuestas porcentuales de la vigésima quinta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 33
Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 52 personas que representa el 50.98% de la muestra, manifestaron que en el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, no existe la actividad económica de la ganadería y 50 personas que representan el 49.02% manifestaron que si existe. Esto

significa que, en el área de influencia del proyecto, solo una minoría de los beneficiarios tienen a la ganadería como actividad económica.

Cuadro N° 34

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima sexta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿La ejecución del proyecto ha propiciado sembrar más variedad de productos agrícolas?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	40	39,22	39,22	39,22
no	62	60,78	60,78	100,0
Total	102	100,0	100,0	

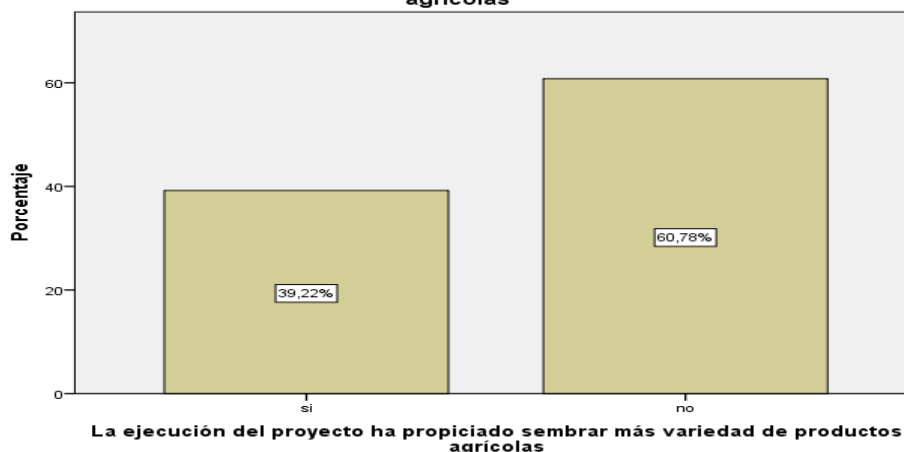
Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 26.

Respuestas porcentuales a la vigésima sexta pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

La ejecución del proyecto ha propiciado sembrar más variedad de productos agrícolas



Fuente: Cuadro N° 34

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 62 personas que representa el 60.78% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, no ha propiciado sembrar más productos agrícolas y 40 personas que representan el 39.22% manifestaron que sí. Esto significa

que la ejecución del proyecto no ha propiciado que la población beneficiaria siembre más variedad de productos agrícolas.

Cuadro N° 35.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima séptima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

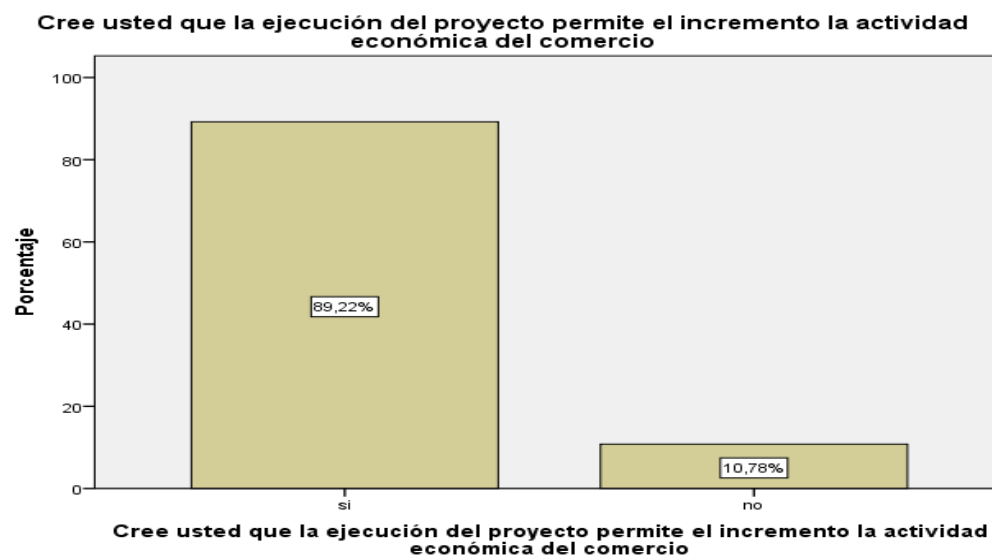
¿Cree usted que la ejecución del proyecto permite el incremento la actividad económica del comercio?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	91	89,22	89,22	89,22
no	11	10,78	10,78	100,0
Total	102	100,0	100,0	

*Fuente: Encuestas realizadas
Elaboración: propia.*

Gráfico N° 27.

Respuestas porcentuales de la vigésima séptima pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



*Fuente: Cuadro N° 35
Elaboración: Propia.*

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 91 personas que representa el 89.22% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación

del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite el incremento de la actividad económica del comercio y 11 personas que representan el 10.78% manifestaron que no. Esto significa que, la ejecución del Proyecto ha permitido el incremento significativo de la actividad económica del comercio.

Cuadro N° 36

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima octava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿Cree usted que la ejecución del proyecto permite en la actualidad que los compradores lleguen a sus campos de producción?

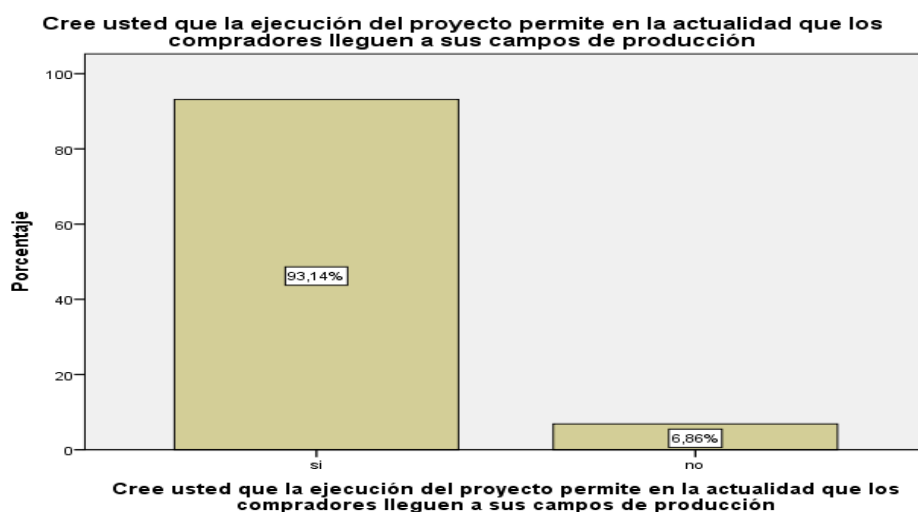
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	95	93,14	93,14	93,14
no	7	6,86	6,86	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 28.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima octava pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 36

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 95 personas que representa el 93.14% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, permite que la actualidad los compradores lleguen a sus campos producción y 7 personas que representan el 6.86% manifestaron que no. Esto significa que la ejecución del proyecto permite que los compradores acudan hasta las parcelas agrícolas de los beneficiarios para comprarles sus productos.

Cuadro N° 37.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima novena pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.

¿La ejecución del proyecto permite que tenga facilidad para transportar sus productos al mercado local y/o nacional?

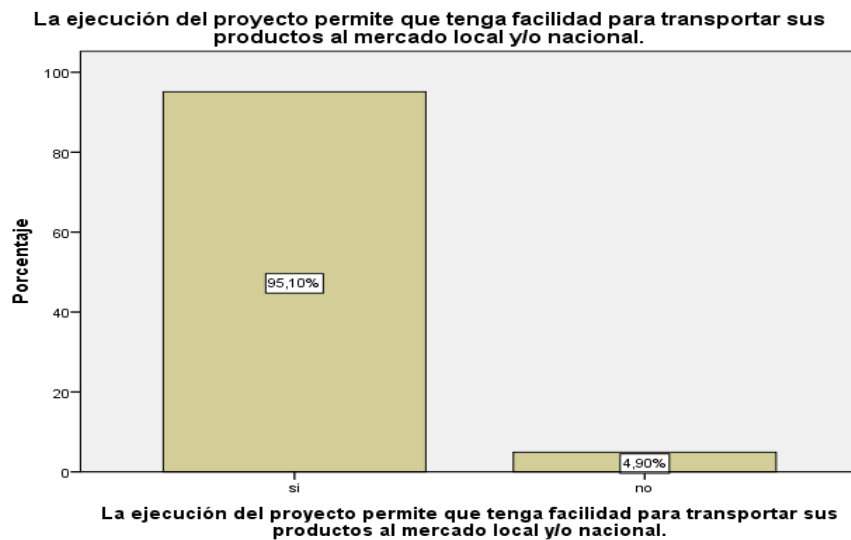
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido si	97	96,10	96,10	96,10
no	5	4,90	4,90	100,0
Total	102	100,0	100,0	

Fuente: Encuestas realizadas

Elaboración: propia.

Gráfico N° 29.

Respuestas frecuenciales y porcentuales de la vigésima novena pregunta a los pobladores del Anexo tranca Buenos Aires del caserío “La Linda” 2017.



Fuente: Cuadro N° 37

Elaboración: Propia.

Análisis e Interpretación: Visto los resultados obtenidos se puede apreciar que 97 personas que representa el 95.10% de la muestra, manifestaron que la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del Servicio de Transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, les permite tener facilidad para transportar sus productos al mercado local y/o nacional y 5 personas que representan el 4.90% manifestaron que no. Esto significa que la ejecución del proyecto permite a los beneficiarios tener facilidad para transportar sus productos al mercado local y nacional.

4.5.1 Resultados de Cálculos de la media y mediana de la dimensión

3: Diversificación Económica.

Cuadro N° 38

N°	Porcentaje	Media	Mediana
SI	81.37,49.02,39.29,89.22,100,95.10	75.66%	81.37%
NO	18.63,50.98,60.78,10.78,4.90	24.35%	18.63%

Fuente: Gráficos 24, 25, 26, 27, 28 y 29

Elaboración: Propia.

Análisis e interpretación: Visto los resultados obtenidos podemos observar que la media de los que respondieron *si* al cuestionario referente a la dimensión diversificación económica es 75.66% y la mediana es 85.30% y la media de los que respondieron no, es 24.35% y la mediana es 18.63%. Estos resultados permiten advertir que la diversificación económica del desarrollo rural del caserío de la Linda, Distrito de Molino, son significativamente positivos.

CAPÍTULO V
DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Cuadro N° 39: Prueba de Correlación de la hipótesis general

		Ejecución del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Buenos Aires	Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino
Ejecución del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Buenos Aires	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	1 102	,406 102
Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	,406 102	1 102

Cuadro N° 40: Prueba de Correlación de la hipótesis específica 1

		Ejecución presupuestal	Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino
Ejecución presupuestal	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	1 102	,406 102
Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	,406 102	1 102
		Área de influencia	Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino
Área de influencia	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	1 102	,474 102
Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino	Correlación de Pearson Sig. (bilateral) N	,474 102	1 102

Cuadro N° 42: Prueba de Correlación de la hipótesis específica 3

		Servicio de transporte	Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino
Servicio de transporte	Correlación de Pearson	1	,230
	Sig. (bilateral)		,020
	Suma de cuadrados y productos vectoriales	1,961	1,451
	Covarianza	,019	,014
	N	102	102
Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino	Correlación de Pearson	,230	1
	Sig. (bilateral)	,020	
	Suma de cuadrados y productos vectoriales	1,451	20,314
	Covarianza	,014	,201
	N	102	102

Cuadro N° 43: Prueba de Correlación de la hipótesis específica 4

		Beneficios sociales	Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino
Beneficios sociales	Correlación de Pearson	1	,283
	Sig. (bilateral)		,004
	N	102	102
Desarrollo rural del Caserío de la Linda del Distrito de Molino	Correlación de Pearson	,283	1
	Sig. (bilateral)	,004	
	N	102	102

- Comprobación de la Hipótesis general:** Esta hipótesis se planteaba que, la ejecución del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. Según el cuadro N° 39 la correlación encontrada entre ambas variables fue de 0,406 la cual resulta ser positiva y significativa. Por lo que consideramos que la hipótesis general se encuentra comprobada; es decir la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires

- I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. Contrastando así, lo señalado por Trivelli, Escobal y Revesz (2001) quien sostienen que el desarrollo Rural puede entender, como un proceso de transformación social, productiva e institucional cuyo objetivo es mejorar de manera sustancial y sostenible la calidad de vida de una población. En este contexto la necesidad de mejorar y ampliar las oportunidades de generación de ingresos de quienes viven en el sector rural exige una estrategia de desarrollo con una visión "integral". Asimismo, se corrobora que lo manifestado por Jhony Oscar Alvarez Ochoa, en su tesis titulada: "Factores que influenciaron en los atrasos de ejecución de los Proyectos de Inversión Pública financiados con endeudamiento externo", al referirse que cuando los proyectos se desarrollan bajo el régimen del SNIP, se tienen claro sus alcances reales.

- **Comprobación de la hipótesis específica 1:** Esta hipótesis planteaba, que la ejecución presupuestal del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015, según el análisis de información la eficacia de la ejecución presupuestal del mencionado proyecto, equivalió al 100%, siendo ello notablemente positivo. Y según el cuadro N° 40 la correlación encontrada entre ambas variables fue de 0, 406 la cual resulta ser positiva y significativa. Por lo tanto, se considera comprobada la hipótesis específica 1. Es decir, La ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa. se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. Analizando el resultado se

puede contrastar, lo establecido en el numeral 8.1 del artículo 8 de la Ley General del Sistema de Presupuesto (2004), que señala que, el presupuesto es un instrumento de gestión que permite a las entidades lograr los objetivos y metas establecidas en su Plan Operativo Institucional. Asimismo, se puede contrastar que, el cumplimiento del principio eficiencia y efectividad en el gasto público establecido en el literal a) del numeral 7.1 del artículo 7° de la Directiva N° 005-2010-EF/76.01 “Directiva para la Ejecución Presupuestaria”. Finalmente, se corrobora que la asignación oportuna de recursos constituye un indicador para maximizar el impacto social, conforme establecido por Sergio Rudy Fiestas Fiestas, en sus tesis titulada: “Priorización de los Proyectos de Inversión Pública, mediante el análisis de componentes principales”.

- **Comprobación de la hipótesis específica 2:** Esta hipótesis planteaba que, el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires- I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda, distrito de Molino en el periodo 2015, Según el cuadro N° 41 la correlación encontrada entre ambas variables fue de 0, 474 la cual resulta ser positiva y significativa. Por lo tanto, se considera comprobada la hipótesis específica 2, es decir, el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. Analizando los resultados obtenidos se puede contrastar lo establecido por la *Guía Simplificada para la Identificación, Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Rehabilitación y Mejoramiento de Caminos Vecinales a nivel de perfil (2011)*, que señala que el área de

influencia corresponde al área geográfica del proyecto e incluye los centros poblados y áreas productivas que harán uso del camino.

- **Comprobación de la hipótesis específica 3:** Esta hipótesis planteaba que, el servicio de transporte del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente en el desarrollo rural del caserío La Linda, distrito de Molino en el periodo 2015. Según el cuadro N° 42 la correlación encontrada entre ambas variables fue de 0, 230 la cual resulta ser positiva. Por lo tanto, se considera comprobada la hipótesis específica 3. Es decir, el servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente en el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. Analizando este resultado se puede contrastar lo citado por Garrido (2000). Quien mencionada que, el transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar diferente a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda que puedan existir o tener un comportamiento diferente en cada lugar.

Cabe señalar que, según el resultado del cuadro 34, en el porcentaje de 60.78%, la ejecución del proyecto no ha propiciado sembrar más variedades de productos agrícolas los resultados la ejecución del proyecto, siendo ello, la razón por la cual, la correlación encontrada entre ambas variables aludidas es solos de 0, 230.

- **Comprobación de la hipótesis específica 4:** Esta hipótesis planteaba que, los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires- I Etapa, se relaciona significativamente en el desarrollo rural del caserío La Linda del

distrito de Molino en el periodo 2015. Según el cuadro N° 43 la correlación encontrada entre ambas variables fue de 0,283, la cual resulta ser positiva. Asimismo, según el análisis de información advertimos que, el proyecto de inversión al tener un Valor Actual Neto Social (VANS) de S/. 761,222 soles superior a 0 y al tener como Tasa Interna de Retorno de 24.40% superior al 9% de la Tasa Social de Descuento vigente al 2015, siendo significativo. Por lo tanto, se considera comprobada la hipótesis específica 4. Es decir, los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires- I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda, distrito de Molino en el periodo 2015. Analizando los resultados obtenidos se puede contrastar lo citado por Tapia Cesar & Rodríguez Cristina. (2015). Quienes refieren que, el beneficio social se refiere al valor que representa para la población usuaria el acceso al bien o al servicio que ofrece el PIP, que contribuirá con su bienestar. Asimismo, es posible que los beneficios del PIP se proyecten a agentes distintos a la población a la cual está dirigida el proyecto.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del estudio de investigación sobre la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa y su relación significativa con el desarrollo rural del caserío La Linda, del distrito de Molino en el periodo 2015, se arribó a las siguientes conclusiones:

- Se comprobó la hipótesis general, que planteaba que, la ejecución del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío de La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. La correlación encontrada fue de 0,406. Por ende, la ejecución del Proyecto de Inversión Pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires – I Etapa, tiene relación significativamente del 40, 6% con el desarrollo rural del caserío de La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.
- Se comprobó la Hipótesis Específica 1, que planteaba que, la ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires - I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. La eficacia de ejecución presupuestal fue el 100% y la correlación encontrada fue de 0,406. Por tanto, la ejecución presupuestal del mencionado proyecto tiene relación significativa del 40, 6% con el Desarrollo Rural del caserío La Linda, del distrito de Molino en el periodo 2015.
- Se comprobó la Hipótesis Específica 2 que planteaba que, el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos

Aires - I Etapa, se relacionan significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda, del distrito de Molino en el periodo 2015. La correlación encontrada fue de 0,474. Por ende, el área de influencia del mencionado proyecto se relaciona significativamente del 47,4% con el Desarrollo Rural del caserío de la Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.

- Se comprobó la Hipótesis Específica 3, que planteaba que, el servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires- I Etapa, se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda, del distrito de Molino en el periodo 2015. La correlación encontrada fue de 0,230. Por ende, advirtiéndose que, el servicio de transporte generado por la ejecución del mencionado proyecto se relaciona significativamente del 23% con el Desarrollo Rural del caserío de la Linda del distrito de Molino en el periodo 2015. Sin embargo, cabe indicar que, el porcentaje de correlación sería mayor siempre en cuando que el proyecto de transitabilidad se haya ejecutado la II y III Etapa y contará con el mantenimiento respectivo.
- Se comprobó la Hipótesis Específica 4, que planteaba que, los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires- I Etapa, se relacionan significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda, del distrito de Molino en el periodo 2015. La correlación encontrada fue de 0,283 advirtiéndose que, los beneficios sociales del proyecto tienen relación significativamente del 28.3% con el Desarrollo Rural del caserío de la Linda del Distrito de Molino del distrito de Molino en el periodo 2015.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que el Gobierno Nacional, Gobierno Regional y Gobierno Local, desarrollen proyectos de inversión pública bajo los lineamientos de la Estrategia Nacional de Desarrollo Rural, aprobado mediante Decreto Supremo N° 065-2004-PCM, para permitir el desarrollo humano en el espacio rural con criterios de sostenibilidad económica, social y ambiental.
- Se recomienda que el Gobierno Nacional, Gobierno Regional y Gobierno Local ejecuten en el Anexo Tranca Buenos Aires del Caserío La Linda, proyectos de Inversión Pública de Desarrollo Productivo que promuevan el cultivo de distintos productos agrícolas distintos a la papa y fomenten la ganadería.
- Se recomienda que el Gobierno Nacional, Gobierno Regional y Gobierno Local promuevan el desarrollo rural preservando el medio ambiente y su biodiversidad.
- Se recomienda a la municipalidad distrital de Molino, realice constantemente el seguimiento de ejecución presupuestal de su Presupuesto Institucional, dado que permite el cumplimiento oportuno de sus objetivos establecidos en su Plan Operativo Institucional a favor de la población.
- Se recomienda a la población del Caserío La Linda transporten sus productos agrícolas al mercado nacional para obtener un buen precio y aumentar de esta manera el ingreso Per Cápita para mejorar su calidad de vida.
- Se recomienda que la Municipalidad Distrital de Molino fomente en la población del Anexo Tranca Buenos Aires del Caserío La Linda, el acceso a la Educación y Salud, debido a que mejoraron las condiciones de transporte con la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires – I Etapa.
- Se recomienda a la municipalidad Distrital de Molino que ejecute la II y III etapa del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires, debido a que la investigación realizada en el área de influencia muestra que tienen múltiples beneficios positivos, que la corto, mediano y largo plazo está mejorando la calidad de vida de la población.

CAPÍTULO V

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvarez Ochoa, Johnny Oscar. (Perú). *Factores que influenciaron en los atrasos de ejecución de los proyectos de inversión pública financiados con endeudamiento externo: caso los Proyectos de Saneamiento PE-P25 y PE- P – 29. 2010.* (tesis de maestría). Universidad Nacional de Ingeniería. Recuperado de <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/215>
- Aguilar Sosa Celeste María. (Santiago de Chile 2013). *Análisis del Actual Sistema Nacional de inversión Pública de Honduras: caso Chile, 2013.* (Tesis de Maestría). Universidad de Chile, Santiago de Chile, Chile. Recuperado de <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/107826/hact1de1.pdf?sequence=1>
- Ceña, F. (1993). El desarrollo rural en sentido amplio. En R. Ramos, E. y P. Caldente y del Pozo. *El desarrollo rural andaluz a las puertas del siglo XXI. Congresos y Jornadas 32/93.*
- Cordero J. (octubre del 2013). Análisis del Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable en México. *Delos.6 (18),2-3. 18.*
- Dirección General de Presupuesto Público, (2011), “Guía Básica El Sistema Nacional de Presupuesto” MEF. Recuperado de https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publico/capacita/guia_sistema_nacional_presupuesto.pdf
- Decreto Legislativo N° 1252 que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones
- Estela Huamán Briguitte Margot. (Perú). *Modificaciones en la normativa del sistema nacional de inversión Pública y su impacto en un proyecto vial: caso Piura, 2009.* (tesis para optar el grado de master en ingeniería civil). Universidad de Piura. Perú. Recuperado de [file:///C:/Users/Sony/Downloads/Tesis%20BEH_Civil_26_Jun_09-PVN-Final%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Sony/Downloads/Tesis%20BEH_Civil_26_Jun_09-PVN-Final%20(1).pdf)
- Fiestas Fiestas Sergio Rudy. (Perú). *Priorización de los proyectos de inversión Pública mediante el análisis de componentes principales: caso Lima, 2010.* (tesis para optar el grado de ingeniero estadístico). Universidad Nacional de Ingeniería, Perú, Lima. Recuperado de http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/253/1/fiestas_fs.pdf
- Gomez Orea (2002). *Ordenación Territorial. Mundi- prensa,* recuperado de <https://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/6803/1/TFG-L660.pdf>
- Garrido Hidalgo, Rodrigo (2000). *Modelación de sistemas de distribución de carga.* Ediciones Universidad de Chile. Recuperado de

https://books.google.com.pe/books/about/Modelaci%C3%B3n_de_sistemas_de_distribuci%C3%B3n.html?id=SixaAAAACAAJ&redir_esc=y

Ley N° 27293, que crea el Sistema Nacional de inversión pública (2002)

Machicado, Jorge, (2013), "Los Beneficios sociales ", Apuntes Jurídicos, recuperado de <https://jorgemachicado.blogspot.pe/2010/01/bst.html>

Oficina Internacional del Trabajo. (2013), *Diversificación Económica de la Economía Rural*. Recuperado de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_437215.pdf.

Perez Porto Julian & Merino Maria (2012). *Definición de empleo* recuperado de <http://definición.de/empleo/>

Reglamento de la Ley del Sistema de Inversión Pública aprobado mediante Decreto Supremo N° 102-2007-EF (2007),

Reynol Díaz Coutiño & Susana Escárcega Castellanos. (2009). *Desarrollo sustentable una oportunidad para vivir*. México: McGRAW HILL/INTERAMERICANA EDITORES, S.A.

Reglamento de la Ley del Sistema de Inversión Pública aprobado mediante Decreto Supremo N° 102-2007-EF (2007)

Roberto Hernández Sampieri, Carlos fernández collado & Pilar Baptista Lucio, (2014) *Metodología de la Investigación*, Quinta Edición, Editorial Mc Graw Hill-2010. P (60.63).

Saraí Aguilar-Barojas, Fórmulas para el cálculo de la muestra en investigaciones de salud, recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/487/48711206.pdf>

Tapia Cesar & Rodríguez Cristina. (2015). *Guía General Para Identificación, Formulación y Evaluación Social de Proyectos de Inversión Pública, a nivel de Perfil*. Perú Dirección general de Inversión Pública.

Texto Único Ordenado de la Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto (2012)

German Valcarcel – Resalt, (1992), *Desarrollo Rural con enfoque local*, recuperado de https://www.mapama.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/fondo/pdf/569_16.pdf

Valcarcel Marcel (2007), *Desarrollo y Desarrollo Rural*, recuperado de http://cisepa.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/2016/07/Desarrollo-y-Desarrollo-Rural_Enfoques-y-reflexiones_Marcel-Valc%C3%A1rcel.pdf

Valenciano Jaime & Carretero Ancelmo (2001), *Evolución de las teorías del desarrollo rural*, recuperado de <http://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/sociales/article/view/6874>

ANEXOS

Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>PROBLEMA PRINCIPAL</p> <p>¿De qué manera la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015?</p> <p>PROBLEMAS SECUNDARIOS</p> <p>¿De qué manera la ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015?</p> <p>¿De qué manera el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015?</p> <p>¿De qué manera el servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015?</p> <p>¿ De qué manera los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Describir de qué manera la ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>Establecer de qué manera la ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>Analizar de qué manera el área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires" se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>Describir de qué manera el servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>Establecer de qué manera los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL</p> <p>La ejecución del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>HIPOTESIS SECUNDARIAS</p> <p>La ejecución presupuestal del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>El área de influencia del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona significativamente con el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>El servicio de transporte del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona significativamente en el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>Los beneficios sociales del proyecto de inversión pública: Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires se relaciona significativamente en el desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>(X) Proyecto de Inversión Pública "Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires".</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>(Y) Desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.</p> <p>INDICADORES</p> <p>(X1) Nivel de eficiencia. (X2) Cantidad de población beneficiaria. (X3) Cantidad de área beneficiaria. (X4) Calidad de infraestructura vial. (X5) Calidad del servicio de transporte. (X6) Nivel de cumplimiento del Valor Neto Financiero (VAN). (X7) Nivel de Cumplimiento de la Tasa Interna de Retorno (TIR). (Y1) Nivel de acceso a educación. (Y2) Índice de cobertura de salud. (Y3) Índice de desempleo. (Y4) Ingreso familiar per cápita. (Y5) Cantidad de actividades económicas. (Y6) Nivel de comercialización.</p>	<p>Tipo de estudio</p> <p>Cuantitativo</p> <p>Diseño</p> <pre> graph LR M --> OX M --> Oy OX --> R Oy --> R </pre> <p>Población</p> <p>La población para la presente investigación está constituida por 560 beneficiarios del proyecto de inversión pública</p> <p>Muestra 102 beneficiarios</p>

FOTOS DEL TABAJO DE CAMPO.







FOTOS DEL CASERIO DE LA LINDA





FOTOS DE TROCHA CARROSABLE





FINAL DEL PROYECTO TRANCA BUENOS AIRES





Matriz de operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	indicadores	Ítems
<u>Variable Independiente</u> Ejecución del Proyecto de inversión pública “Creación del servicio de Transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Tranca - Buenos Aires”	Ejecución presupuestal	<ul style="list-style-type: none"> Nivel de eficacia 	Análisis de información documentario <ul style="list-style-type: none"> Ejecución presupuestal Plazo de ejecución presupuestal
	Área de influencia	Cantidad de población beneficiaria Cantidad de área beneficiaria	Análisis de información documentario <ul style="list-style-type: none"> Población beneficiaria Área beneficiaria
	Servicio de transporte	Calidad de infraestructura vial	<ul style="list-style-type: none"> Transitabilidad de vehículos de pasajeros y carga. Interconexión vial Flujo vehicular es más constante Mantenimiento de infraestructura vial
		Calidad del servicio de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad de pasajes Vehículos en buen estado Grado de satisfacción Reducción del tiempo de transporte de carga y de pasajeros Transito seguro de carga y pasajero
	Beneficios sociales	Nivel de cumplimiento del Valor Actual Neto Financiero (VAN). Nivel de cumplimiento de la Tasa Interna de Retorno Financiero (TIR)	Análisis de información documentario <ul style="list-style-type: none"> Valor Actual Neto Financiero (VAN). Tasa Interna de Retorno Financiero (TIR)
<u>Variable dependiente</u> Desarrollo rural del caserío La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015.	Calidad de vida	Nivel de acceso a educación.	<ul style="list-style-type: none"> Asistencia a centro educativo. Desplazamiento a centros educativos.
		Índice de cobertura de salud	<ul style="list-style-type: none"> Afiliación al SIS. Incrementó campañas de salud preventivas. Desplazamiento a otros centros de salud del Distrito.
	creación del empleo	Índice de desempleo.	<ul style="list-style-type: none"> Incremento de puestos de trabajo Trabajo remunerado
		Ingreso familiar per cápita.	<ul style="list-style-type: none"> Ingreso mensual de S/. 886.00 Soles.
	Diversificación económica	Cantidad de actividades económicas	<ul style="list-style-type: none"> Diversificación económica. Incremento de la actividad agrícola La ganadería Sembrío de productos agrícolas
		Nivel de comercialización	<ul style="list-style-type: none"> Incremento del comercio. Compra en campos de producción Acceso al mercado

Instrumentos
Cuestionario para evaluar la ejecución del Proyecto de Inversión Pública
“creación del servicio de transitabilidad del KM 1+530 hasta el Anexo Buenos
Aires

Edad:.....

Sexo:.....

Este cuestionario contiene una serie de preguntas cortas, para ello, debes utilizar cualquiera de las alternativas que van del 1 al 2 y marcar con X de acuerdo a lo que más se ajuste a la verdad.

Dimensión 1: Ejecución presupuestal

N°	Preguntas	1	2
		Sí	No
1	Considera usted que el presupuesto asignado al proyecto se ejecutó al 100%.		
2	Considera usted que la ejecución del presupuesto asignado al proyecto se ejecutó en el plazo programado.		

Dimensión 2: Área de influencia

N°	Preguntas	1	2
		Sí	No
3	Considera usted que la ejecución del proyecto beneficia a toda la población beneficiaria.		
4	Considera usted que la ejecución del proyecto beneficia a toda a toda el área beneficiaria.		

Dimensión 3: Servicio de transporte

N°	Preguntas	1	2
		Sí	No
5	Cree usted que la ejecución del proyecto permite la transitabilidad de vehículos de pasajeros y de carga		
6	Cree usted que la ejecución del proyecto permite la interconexión del caserío de La Linda con otras localidades del distrito de Molino		
7	Cree usted que la ejecución del proyecto permite el flujo vehicular constante		
8	La infraestructura vial del servicio de transitabilidad del km 1+530 hasta el Anexo Tranca Buenos Aires” actualmente cuenta con mantenimiento.		
9	La ejecución del proyecto permite que el precio de los pasajes sea más accesible		
10	La ejecución del proyecto permite que los vehículos se encuentren en buen estado		
11	Con la ejecución del proyecto tu grado de satisfacción con el transporte es bueno		
12	Cree usted con la ejecución del proyecto existe reducción del tiempo de transporte de carga y de pasajeros.		
13	Con la ejecución del proyecto existe un tránsito seguro de carga y de pasajeros		

Dimensión 4: Beneficios sociales

N°	Preguntas	1	2
		Sí	No
14	Cree usted que la ejecución del proyecto tiene un Valor Actual Neto Financiero favorable		
15	Cree usted que la ejecución del proyecto tiene una Tasa Interna de Retorno Financiero favorable		

Cuestionario para evaluar el Desarrollo Rural del Caserío de La Linda del distrito de Molino en el periodo 2015

Edad:.....

Sexo:.....

Este cuestionario contiene una serie de preguntas cortas, para ello, debes utilizar cualquiera de las alternativas que van del 1 al 2 y marcar con X de acuerdo a lo que más se ajuste a la verdad.

Dimensión 1: Calidad de vida

N°	Preguntas	1	2
		Sí	No
1	Cree usted que la ejecución del proyecto ha propiciado que sus hijos asistan a un centro educativo		
2	La ejecución del proyecto permite que sus hijos tengan facilidad para desplazarse a sus centros educativos		
3	La ejecución del proyecto ha permitido transporte a centros de salud del distrito para afiliarse al SIS		
4	Cree usted que la ejecución del proyecto ha permitido el incremento campañas de salud preventiva		
5	La ejecución del proyecto permite a usted desplazarse con facilidad a centros de salud del distrito de Molino		

Dimensión 2: Creación del empleo

N°	Preguntas	1	2
		Sí	No
6	Cree usted que la ejecución del proyecto ha permitido en el incremento de puestos de trabajo		
7	La ejecución del proyecto ha propiciado que usted actualmente trabaje de manera remunerada		
8	La ejecución del proyecto le ha permiti6 tener un ingreso mensual per cápita de S/.886.00 Soles		

Dimensión 3: Diversificación económica

N°	Preguntas	1	2
		Sí	No
9	La ejecución del proyecto ha propiciado el incremento de la actividad agrícola		
10	En el área de influencia del proyecto existe la actividad económica de la ganadería		
11	La ejecución del proyecto ha propiciado sembrar más variedad de productos agrícolas		
12	Cree usted que la ejecución del proyecto permite el incremento la actividad económica del comercio		
13	Cree usted que la ejecución del proyecto permite en la actualidad que los compradores lleguen a sus campos de producción		
14	La ejecución del proyecto permite que tenga facilidad para transportar sus productos al mercado local y/o nacional.		