

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO
ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRIA EN INGENIERÍA CIVIL
MENCION EN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN



EFICIENCIA DEL GASTO PÚBLICO EN TRANSPORTES EN LA
CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN DE LA REGIÓN APURIMAC
PERIODO 2012 – 2017

Tesis presentada por:

Br. Fredy Quispe Ferrel

Para optar al grado académico de Maestro en
Ingeniería Civil mención en Gerencia de la
Construcción

Asesor:

Mg. Juan Teófilo Pazos Miranda

CUSCO – 2019

DEDICATORIAS

A Dios por iluminarme todos los días en este campo del saber

A mis padres por su ejemplo de constancia y perseverancia

A mi familia que me acompaña en todo momento

Fredy

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo de grado va dedicado a Dios, quien como guía estuvo presente en el caminar de mi vida, bendiciéndome y dándome fuerzas para continuar con mis metas trazadas sin desfallecer.

A mis padres Alejandro (QEPD) y Candelaria quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer las adversidades porque Dios está conmigo siempre.

A mis hermanos por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento gracias. A toda mi familia porque con sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

A mi esposa Julia, a mis hijos Fredy Alejandro y Emily Luciana, por apoyarme cuando más las necesito, por extender su mano en momentos difíciles y por el amor brindado cada día, de verdad mil gracias, siempre las llevo en mi corazón.

Finalmente a mi asesor el Mg. Juan Teófilo Pazos Miranda por su permanente guía en el desarrollo del presente trabajo.

Fredy

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene por objetivo determinar el grado de influencia de la eficiencia del gasto público en transportes en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac en el periodo 2012 a 2017.

La metodología de investigación que se ha seguido es: de enfoque cuantitativo, de alcance descriptivo-explicativo, con diseño no experimental, y en cuanto a la ocurrencia de los hechos es retrospectivo-longitudinal. La unidad de análisis ha sido el proyecto de inversión ejecutado en la función transporte. La población ha sido el total de proyecto de inversión aprobados y ejecutados en el periodo de estudio, la muestra igual a la población, es decir de tipo censal, la técnica utilizada ha sido la recopilación documental y el instrumento una ficha de recolección de datos. Se ha empleado el programa SPSS para el tratamiento estadístico de la información.

Las conclusiones evidencian que: la eficiencia del gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 tomando en cuenta el reporte del Ministerio de Economía y Finanzas se ubica en un promedio de 86,14 %; la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 presenta en la dimensión escolaridad un nivel promedio de 9,2 años de escolaridad, en cuanto respecta a salud un 42 % de la población presenta alguna enfermedad, y el 38 % padece de enfermedades crónicas, en cuanto respecta a la dimensión económica, se han presentado mejoras en el ingreso familiar, llegando a 889 soles, un incremento en la movilidad interprovincial y un incremento notable en la afluencia de visitantes nacionales y extranjeros; el grado de influencia de la eficiencia del gasto público en transportes en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 se presenta en la dimensión económica, puesto que ha mejorado el ingreso de las personas, un incremento en la movilidad y una mayor afluencia de turistas nacionales e internacionales. No se aprecian mejoras en las dimensiones de educación y salud.

Palabras clave: Gasto público, eficiencia

ABSTRACT

The objective of this research work is to determine the degree of influence of the efficiency of public transport spending on the quality of life of the population of the Apurímac Region in the period 2012 to 2017.

The research methodology that has been followed is: a quantitative approach, descriptive-explanatory in scope, with a non-experimental design, and in terms of the occurrence of the events, it is retrospective-longitudinal. The unit of analysis was the investment project executed in the transport function. The population has been the total investment project approved and executed in the study period, the sample equal to the population, that is, census type, the technique used has been the documentary collection and the instrument a data collection card. The SPSS program has been used for the statistical treatment of information.

The conclusions show that: the efficiency of public transport spending of the population of the Apurímac Region, period 2012 - 2017, taking into account the report of the Ministry of Economy and Finance, stands at an average of 86.14%; the quality of life of the population of the Apurímac Region period 2012 - 2017 presents in the schooling dimension an average level of 9.2 years of schooling, in terms of health 42% of the population has some disease, and 38% he suffers from chronic diseases, as regards the economic dimension, there have been improvements in family income, reaching 889 soles, an increase in interprovincial mobility and a notable increase in the influx of national and foreign visitors; the degree of influence of the efficiency of public transport spending on the quality of life of the population of the Apurímac Region 2012 - 2017 period is presented in the economic dimension, since it has improved the income of people, an increase in mobility and a greater influx of national and international tourists. There are no improvements in the dimensions of education and health.

Keywords: Public expenditure, efficiency

INDÍCE GENERAL

Dedicatorias	II
Agradecimientos	III
Resumen	IV
Abstract.....	V
Indice General.....	VI
Introducción.....	IX

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Situación del Problema.....	1
1.2. Formulación del Problema.....	2
1.2.1. Problema General	2
1.2.2. Problemas Específicos	2
1.3. Justificación de la investigación.....	2
1.4. Objetivos de la investigación.....	2
1.4.1. Objetivo General.....	2
1.4.2. Objetivos Específicos	3
1.5. Delimitación del estudio.....	3
1.5.1. Delimitación espacial	3
1.5.2. Delimitación temporal	3

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.1. Bases teóricas	4
2.1.1. El presupuesto del sector público como instrumento de gestión	4
2.1.2. Gasto publico.....	5
2.1.3. Principios de gasto publico	7
2.1.4. Clasificación del gasto.....	8
2.1.5. Funciones del gasto publico	9

2.1.6.	Clasificación del gasto público según el desarrollo de capacidades	10
2.2.	Eficiencia	12
2.2.1.	Definición de eficiencia.....	12
2.2.2.	Tipos de eficiencia.....	13
2.2.3.	Eficiencia del sector publico.....	14
2.2.4.	Eficiencia del gasto publico.....	15
2.2.5.	Estructura del presupuesto en ministerio de transportes y comunicaciones.....	15
2.2.6.	Economía en infraestructura de transportes.....	16
2.2.7.	Teoría y evidencias sobre infraestructura y crecimiento	18
2.2.8.	Estructura y crecimiento	19
2.3.	Calidad de vida	20
2.3.1.	Definición de calidad de vida	20
2.3.2.	Estrategias de intervención para mejorar la calidad de vida	22
2.3.3.	Medición de la calidad de vida	23
2.3.4.	Indicadores para la medición de la calidad de vida	23
2.3.5.	Utilidad de la medición de “calidad de vida”	25
2.3.6.	Índice de desarrollo humano.....	26
2.3.7.	Calculo de Indice de Desarrollo Humano.....	27
2.3.8.	El índice de desarrollo humano en el Perú	28
2.4.	Marco conceptual	29
2.5.	Antecedentes de investigación.	31
2.5.1.	Antecedentes internacionales	31
2.5.2.	Antecedentes nacionales.....	32

CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1.	Hipótesis.	35
3.2.	Hipótesis general.	35
3.3.	Hipótesis específicas.....	35
3.4.	Identificación de variables e indicadores.....	35

3.5.	Operacionalización de variables.....	36
------	--------------------------------------	----

CAPÍTULO IV: DISEÑO METODOLOGICO

4.1.	Ámbito de estudio: localización política y geográfica.	37
4.2.	Tipo y nivel de investigación.....	37
4.3.	Unidad de análisis.....	37
4.4.	Población de estudio.....	38
4.5.	Tamaño de la muestra.....	38
4.6.	Técnicas de selección de muestra.....	38
4.7.	Técnicas de recolección de información.....	38
4.8.	Técnicas de análisis e interpretación de la información.....	38

CAPÍTULO V: RESULTADOS

5.1.	El gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac	39
5.2.	Calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017	53
5.2.1.	Dimensión de educación.....	53
5.2.2.	Dimensión salud	56
5.2.3.	Dimensión económico	59
5.3.	Influencia de la eficiencia del gasto público en transportes en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac	63

Conclusiones	64
---------------------------	----

Recomendaciones	65
------------------------------	----

Bibliografía	66
---------------------------	----

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación tiene por objetivo Determinar el grado de influencia de la eficiencia del gasto público en transportes en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017. Para cuyo efecto el presente informe contiene cinco capítulos:

En el **primer capítulo** denominado planteamiento del problema, se expone la situación problemática, los problemas, la justificación, los objetivos y la delimitación del estudio.

En el **segundo capítulo** denominado Marco Teórico y conceptual se presenta el soporte teórico de la tesis, comprendiendo, los antecedentes nacionales e internacionales, la definición de eficiencia, gasto, publico, etc.

En el **tercer capítulo** conforme al reglamento de grados se ha considerado las Hipotesis y variables del estudio, incluyendo la identificación y operacionalización de las mismas.

En el **cuarto capítulo** se hace mención al diseño metodológico, el mismo que comprende, el tipo, el diseño, la población, la muestra, los instrumentos utilizados y el plan de análisis de datos

Finalmente, en el **quinto capítulo**, se presentan los resultados, en el siguiente orden: El gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac, la calidad de vida de los población según sus dimensionese, finalmente se indica las conclusiones, recomendaciones y las referencias.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Situación del Problema.

La calidad de vida es un concepto que hace alusión a varios niveles de generalización pasando por sociedad, comunidad, hasta el aspecto físico y mental, por lo tanto, el significado de calidad de vida es complejo y contando con definiciones desde sociología, ciencias políticas, medicina, estudios del desarrollo, etc.

Hay muchos tipos de condiciones de vida: entre ellas las condiciones económicas, sociales, políticas, de salud y naturales, en ese sentido se evalúa analizando cinco áreas diferentes. Bienestar físico (con conceptos como la salud, seguridad física), bienestar material (haciendo alusión a ingresos, pertenencias, vivienda, transporte, etc.), bienestar social (relaciones personales, amistades, familia, comunidad), desarrollo (productividad, contribución, educación) y bienestar emocional (autoestima, mentalidad, inteligencia emocional, religión, espiritualidad).

Un indicador comúnmente usado para medir la calidad de vida es el Índice de Desarrollo Humano (IDH), establecido por las Naciones Unidas para medir el grado de desarrollo de los países a través del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), cuyo cálculo se realiza a partir de las siguientes variables: Esperanza de vida, Educación, y el PIB per cápita.

Como se podrá apreciar en cada uno de los proyectos de inversión, el fin último es mejorar la calidad de vida, y en ese sentido, la presente investigación, habida cuenta que se han destinado recursos del estado en la ejecución de obras públicas, en la presente investigación se pretende verificar la eficacia del gasto público, teniendo como mirada objetiva el fin último del proyecto de inversión.

1.2. Formulación del Problema.

1.2.1. Problema General.

¿En qué medida la eficiencia del gasto público en transportes influye en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017?

1.2.2. Problemas Específicos.

- a. ¿Cómo es la eficiencia del gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017?
- b. ¿Cómo es la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017?

1.3. Justificación de la investigación.

La presente investigación tiene como propósito, determinar si en efecto el gasto público, en especial aquel destinado a la función de transportes en la Región Apurímac ha tenido la eficiencia necesaria en la calidad de vida de la población.

1.4. Objetivos de la investigación.

1.4.1. Objetivo General.

Determinar el grado de influencia de la eficiencia del gasto público en transportes en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017.

1.4.2. Objetivos Específicos.

- a. Describir la eficiencia del gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017.
- b. Describir la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017.

1.5. Delimitación del estudio

1.5.1. Delimitación espacial

El presente estudio se circunscribe a la Región Apurímac

1.5.2. Delimitación temporal

El periodo de estudio comprende los años 2012 a 2017

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.1. Bases teóricas.

2.1.1. El presupuesto del Sector Público como instrumento de gestión.

El presupuesto del Sector Público es el principal instrumento de política económica con que cuenta el gobierno; en él se registran los ingresos y gastos de todos los niveles de gobierno: nacional, regional y local. La formulación, aprobación, ejecución y evaluación presupuestal están sujetos a lo establecido en la Constitución Política del Estado. El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), formula el proyecto de presupuesto entre los meses de mayo y agosto del año anterior al ejercicio fiscal correspondiente. Entre los meses de agosto y noviembre el referido proyecto es analizado en detalle en la Comisión de Presupuesto del Congreso de la República, cuyo Pleno finalmente lo aprueba hacia fines del mes de noviembre. El presupuesto se aprueba junto con otros dos proyectos de ley: el de financiamiento y el de equilibrio financiero.

La Constitución establece que el presupuesto público, para ser aprobado, debe estar equilibrado entre ingresos y gastos. De acuerdo a la metodología que oportunamente publica la Dirección Nacional de Presupuesto Público del MEF, cada sector y unidad ejecutora elabora el anteproyecto de presupuesto correspondiente -con los supuestos macroeconómicos predeterminados- que luego se aprueba en el Consejo de Ministros antes de enviarse al Congreso.

En el Perú, tradicionalmente se ha gastado menos de lo presupuestado principalmente en el gasto de inversión. Además, durante muchos años, en un contexto en el que el crecimiento no era sostenido, lo normal era gestionar en un contexto de racionalización y austeridad del gasto público; es decir, los funcionarios públicos estaban más acostumbrados a “no gastar” en proyectos de inversión. Esta situación ha cambiado sustancialmente luego de más de una década de continuo crecimiento. Las finanzas públicas se manejan con gran responsabilidad y los ingresos sostenidos que provienen de la recaudación tributaria permiten tener la cobertura presupuestal necesaria para los proyectos de inversión en los diferentes sectores. En este nuevo marco, la gestión presupuestal exige gran eficiencia -y velocidad- en la ejecución de los proyectos de inversión pública. (Cornejo, 2010).

2.1.2. Gasto público.

Son gastos públicos las erogaciones dinerarias que realiza es estado en virtud de ley para cumplir sus funciones consistentes en la satisfacción de necesidades públicas. Mediante el gasto público el Estado se moviliza para atender las necesidades de la población por medio de los servicios públicos, cuyo destino es la cobertura de las necesidades públicas.

Pero también el Estado puede satisfacer dichas necesidades con prescindencia de los servicios públicos y utilizando los efectos que “en sí mismos” los gastos públicos provocan en la economía nacional, atento a su importancia cuantitativa y cualitativa (por ejemplo: Un incremento considerable en la cuantía del gasto público puede obrar como reactivador de un economía en recesión con prescindencia del destino del gasto).

Sin embargo, y cualquiera que sea la forma de satisfacción utilizada, el concepto está siempre ligado al de necesidad pública. Ésta, en efecto, juega el papel de prepuesto de legitimidad del gasto público, puesto que es indispensable su preexistencia para que el gasto se materialice justificadamente. Ello es así porque los recursos deben obtenerse proporcionalmente a lo que se debe gastar, y los gastos solos se entenderán razonablemente calculados si se tienen en cuenta los recursos posibles.

El gasto público no sólo debe ser estudiado como causa de los ingresos requeridos para poner en funcionamiento las actividades mediante las cuales se satisfacen necesidades públicas. La evolución del concepto demuestra que el gasto público, por sí solo y con prescindencia de la financiación de servicios públicos, significa un importante factor de redistribución del ingreso y del patrimonio nacional, de estabilización económica, de incremento de la renta nacional y que su influencia es decisiva sobre aspectos tan esenciales como la plena ocupación, el consumo, el ahorro y la inversión. (Vera, 2009).

El gasto público es la cantidad de recursos financieros, materiales y humanos que el sector público representado por el gobierno emplea para el cumplimiento de sus funciones, entre las que se encuentran de manera primordial la de satisfacer los servicios públicos de la sociedad. Así mismo el gasto público es un instrumento importante de la política económica de cualquier país pues por medio de este, el gobierno influye en los niveles de consumo, inversión, empleo, etc. Así, el gasto público es considerado la devolución a la sociedad de algunos recursos económicos que el gobierno captó vía ingresos públicos, por medio de su sistema tributario principalmente.

La forma de estructurar el gasto público es de gran importancia para la economía en general, pues siendo un instrumento poderoso que afecta la economía, su manejo causa u origina diversos fenómenos que algunas veces son positivos y otras veces son negativos para un país e incluso otros países que estén fuertemente correlacionados económicamente. Del análisis de la estructuración y aplicación del gasto público se pueden predecir ciertos comportamientos de la economía así como los fines que persigue el sector público.

A lo largo de la historia de los estados modernos, el entendimiento de las funciones del gobierno para intervenir en la economía a través del gasto público ha tendido a incrementarse o decrementarse paralelamente de acuerdo al pensamiento ideológico del gobierno en turno y/o de la influencia de las grandes potencias económicas que confluyen en sus respectivas economías. En nuestro siglo, el sector público aparte de realizar las funciones tradicionales de gobierno que eran salvaguardar a sus ciudadanos a través del orden interno y externo, y administrar la justicia; ha asumido otras funciones mucho más amplias valiéndose para ello del gasto público.

En estas actividades el sector público ha venido utilizando al gasto para tratar de dar más empleo, estimular la actividad económica, crear la infraestructura productiva del país, dar vivienda a los trabajadores, elevar el nivel educativo proporcionando educación gratuita, proporcionar servicios de salud, etc. (Ibarra, 2010).

2.1.3. Principios del gasto público.

Eckstein (1965) planteó la interrogante sobre ¿si pueden darse algunos principios que guíen el gasto público? Al respecto opina que es el proceso político en general el que determina los gastos gubernamentales, mientras que las decisiones específicas se adoptan en la elaboración del presupuesto, que es una exposición detallada de los gastos e ingresos previstos por el gobierno para un año.

Para establecer los principios que guíen el gasto público se debe tomar en cuenta los fines que se quieran alcanzar y que pueden ser, desde reducir el gasto público al mínimo posible para que interfiera lo menos posible con la iniciativa privada, no importando las consecuencias negativas que ello pudiera causar y manteniendo una tendencia liberalista o desreguladora. El caso contrario sería procurar que el gasto público alcance el nivel más alto posible para tener el gobierno gran influencia en la economía, lo cual lleva a una tendencia intervencionista, reguladora e incluso estatista en la actividad económica del país. De acuerdo a estos dos postulados es como se tiende a establecer los principios del gasto público. Sin embargo, también existen ciertos principios de tipo general que pueden ser aplicados en ambas situaciones; estos principios no se excluyen mutuamente, pero en sí son diferentes.

En lo referente a los principios del gasto público, dos autores proponen algunos principios de tipo general y con una definición precisa y objetiva. El primero de ellos es Harold Sommers (1967) quien nos dice que son cuatro los principios que deben orientar el gasto público y con base a ello decidir acerca de la magnitud y naturaleza del gasto.

Los principios son los siguientes:

- Principio del Gasto Mínimo.
- Principio de Mínima Interferencia con la Iniciativa Privada.
- Principio de la Máxima Ocupación.
- Principio del Máximo Beneficio. (Ibarra, 2010).

2.1.4. Clasificación del gasto.

a. Gasto corriente.

Dada la naturaleza de las funciones gubernamentales, el gasto corriente es el principal rubro del gasto programable. En él se incluyen todas las erogaciones que los Poderes y Órganos Autónomos, la Administración Pública, así como las empresas del Estado, requieren para la operación de sus programas. En el caso de los primeros dos, estos recursos son para llevar a cabo las tareas de legislar, impartir justicia, organizar y vigilar los procesos electorales, principalmente. Por lo que respecta a las dependencias, los montos presupuestados son para cumplir con las funciones de: administración gubernamental; política y planeación económica y social; fomento y regulación; y desarrollo social.

b. Gasto de capital.

El gasto de capital comprende aquellas erogaciones que contribuyen a ampliar la infraestructura social y productiva, así como a incrementar el patrimonio del sector público. Como gastos; gastos de Defensa Nacional, también se pueden mencionar la construcción de hospitales, escuelas, universidades, obras civiles como carreteras, puentes, represas, tendidos eléctricos, oleoductos, plantas, entre otros, que contribuyan al aumento de la productividad para promover el crecimiento que requiere la economía.

c. Servicios de deuda.

El gasto de deuda está conformado por la amortización más los intereses respectivamente.

2.1.5. Funciones del gasto público.

Dentro de este orden de ideas, tenemos a (Fariñas, 1986) quien define las funciones que tiene a cargo el gasto público, planteando que, es el conjunto de finalidades que pueden ser cubiertas con la estimación y ejecución del gasto público y que a su vez pueden ser agrupadas en tres categorías principales: función social (redistributiva), función económica (reguladora) y función administrativa. Ahora bien, la función redistributiva, se da en el estado al intentar la mejora de las condiciones de vida de la población de menores ingresos, financiando esta función, con los recursos que recauda de los sectores de la población que percibe la mayor porción de la renta nacional.

Comúnmente el producto de la actividad económica se distribuye en forma desigual entre los diferentes agentes económicos que participan en ella (empresarios, empleados, obreros, sus grupos familiares); algunos grupos obtienen ingresos más que suficientes para satisfacer sus necesidades diversas, mientras que otros no logran cubrir sus necesidades básicas con el bajo nivel de ingresos disponibles.

Según (Ramírez, 1998), la actividad financiera del estado intenta recaudar recursos de los estratos de mayor ingreso, para financiar la satisfacción de necesidades de los sectores más pobres (salud, educación, seguridad, etc.) a través del gasto público, y de esta forma puede contribuir a una redistribución socialmente más justa de los recursos. Esta premisa teórica propuesta por Ramírez no siempre se cumple en la realidad, y aún en los casos en que se materializa en la práctica no es posible lograr una igualdad total entre todos los integrantes de la población. Sin embargo, en la medida en que el gasto público cumpla con su función redistributiva contribuye a mejorar los niveles de satisfacción de necesidades en una colectividad.

Así ha calificado (Jáuregui, 2002), a la función reguladora o económica del gasto público, refiriendo que “un manejo responsable de las funciones económicas de estado es garantía de prosperidad y desarrollo para las naciones”. Es necesario señalar que existen erogaciones que persiguen la finalidad de regular o incentivar la actividad económica de un sector o de todo un país. (Cruzado & Gómez, 2015).

2.1.6. Clasificación del gasto público según el desarrollo de capacidades.

Este trabajo, basado en las ideas expuestas en la sección anterior, propone una clasificación que permita ayudar al análisis de la acción estatal en los diferentes ámbitos de gobierno central, regiones, organismos descentralizados e instituciones públicas.

Los criterios que se proponen para organizar el gasto público ⁸ están dirigidos a analizar los esfuerzos que se realiza en el campo de las políticas públicas y a superar la ambigüedad que encierra el concepto de gasto social incorporando el enfoque teórico propuesto por Sen (1995) y los postulados de la economía del bienestar, como se ha manifestado. La propuesta recoge lo que se refiere a las políticas relacionadas con:

- a. El acceso a servicios básicos (atención médica, educación, vivienda y otros servicios sociales)
- b. los aspectos normativos institucionales (protección del consumidor, seguridad ciudadana, administración de justicia)
- c. las acciones orientadas a mejorar la eficiencia económica (infraestructura, regulación de tarifas públicas, políticas en relación con externalidades como las regulaciones sobre el medio ambiente)

Dichas políticas, además de sus repercusiones distributivas, apuntarían a crear condiciones para un desarrollo económico y social de largo plazo a través de una estructura institucional más perdurable y eficaz “ya que los mercados operan bien cuando están apoyados también por otro tipo de redes sociales” (Esser y otros 1994:3).

De esa manera, en forma conjunta con el sector privado, las políticas públicas deben contribuir a crear ventajas de localización y competitividad al sector productivo en respuesta a los nuevos requerimientos de la economía mundial.

Por ejemplo, la obras de infraestructura que facilitan la inversión privada, los servicios de educación y salud orientados al desarrollo del capital humano y hacia un aumento de la productividad del trabajo, el marco administrativo y jurídico general que sirve de sostén a una economía que se torna cada vez más compleja, son algunos de los aspectos que esta clasificación del gasto público pretende analizar. De acuerdo con lo expuesto se ha elaborado una estadística de la evolución del gasto público con información desagregada de diferentes instancias de ejecución del gobierno a nivel central y descentralizado. La clasificación es la siguiente:

- a. **Desarrollo de las capacidades de las personas:** Este aspecto permite medir el gasto realizado por el Estado para garantizar el acceso de los ciudadanos a servicios de carácter más universal, como salud y educación que, si bien pueden ser suministrados por el sector privado, no se considera deseable su exclusión. Se reconoce con ello objetivos relacionados con la igualdad de oportunidades y la importancia de la inversión en recursos humanos.
- b. **Desarrollo de las capacidades de grupos considerados vulnerables:** Considera el gasto estatal dirigido a mejorar las condiciones de vida y proteger a los grupos más desfavorecidos socialmente y en situación de pobreza. Se hará referencia a los servicios que brindan determinadas instituciones dirigidas al cumplimiento de objetivos como: inversión social, seguridad alimentaria, protección y atención a mujeres niños y ancianos.
- c. **Desarrollo de la infraestructura básica para ampliar la capacidad productiva:** Se enfatiza la inversión pública en obras de infraestructura que promuevan la inversión privada y permitan distribuir recursos a escala regional orientados a la generación de empleo, mejora de la productividad y al acceso a otros bienes como electrificación rural, asistencia agrícola, entre otros.

Comprende el análisis del gasto de inversión en los sectores: agropecuario, energía y recursos mineros, transporte y comunicaciones, pesquería, industria y otros programas multisectoriales del gobierno central y de los gobiernos regionales y de microrregiones.

- d. **Regulación y protección de las garantías ciudadanas:** Organiza información de las instituciones públicas orientadas a actividades de carácter regulador y normativo que son importantes para el funcionamiento democrático y la convivencia social. Se agrupan acciones que tienen que ver con garantizar el derecho de propiedad, el acceso a la justicia, la protección del trabajador y los derechos del pueblo y del consumidor. No se ha podido incorporar lo referente a seguridad ciudadana y desagregar las actividades de algunos organismos reguladores (determinación de tarifas públicas, por ejemplo) debido a la forma de presentación de la información.
- e. **Resto:** Se considera en este acápite las instituciones o funciones del Estado que no están incluidas bajo los criterios de clasificación expuestos y que están por lo general orientadas a fines más amplios de la acción pública. Incorpora, también, las actividades de carácter general y administrativo de los sectores productivos cuyos proyectos han sido incluidos en el rubro C. (Alfageme & Guabloche, 2009).

2.2. Eficiencia.

2.2.1. Definición de eficiencia.

La eficiencia está referida a la relación entre el nivel del objetivo logrado y la adecuada utilización de los recursos disponibles, es decir, es la relación entre la producción de un bien o servicio y los inputs que fueron usados para alcanzar ese nivel de producción, implica por lo tanto, que el logro del objetivo debe realizarse en el marco de una óptima estructura de costos (Bardhan, 1995), (Castillo, 2001), (Lusthaus, 2002), (Trillo del Pozo, 2002), (Hernangómez, 1988) & (Martín & López, 2007).

Por otra parte, en el ámbito económico, (Raffo & Ruiz, 2005) consideran que la eficiencia hace referencia a un juicio acerca de la relación entre los medios empleados y los fines obtenidos. Pero también la eficiencia puede ser analizada desde la óptica de la producción, y en este sentido, responde a preguntas respecto de cuánto podemos expandir la producción, sin alterar la cantidad de insumos necesarios.

Una organización es eficiente, cuando se logran los propósitos trazados, al menor costo posible y en el menor tiempo, sin malgastar recursos y con el máximo nivel de calidad factible. Cabe hacer notar, empero, los equilibrios posibles de alcanzar tienen relación con la dotación de recursos y posibilidades. En este sentido, pensando en el ámbito de las universidades, especialmente de las regionales, distanciadas de las grandes aglomeraciones metropolitanas, en contextos caracterizados por disparidades territoriales y profundas desigualdades, cabe la prudencia al momento de aplicar estos conceptos. Citado por (Ganga, Cassinelli, Piñones, & Quiroz, 2014).

2.2.2. Tipos de eficiencia.

La literatura organizacional distingue habitualmente varias perspectivas de la eficiencia, hablándose por ejemplo de la eficiencia relativa, informativa, técnica y asignativa. Para efectos de este trabajo, se desarrollarán los dos últimos conceptos.

a. Eficiencia técnica.

La eficiencia técnica fue incorporada a la literatura económica por Koopmans en el año 1951, pero sin duda que el referente más importante es Farrell. Se dice que es un concepto tecnológico, que incide en los procesos productivos, al enfocarse en las cantidades y no en los valores. Este tipo de eficiencia puede expresarse tanto en términos de outputs como de inputs. En el primer caso, podría entenderse como el logro del máximo producto o servicio posible, para una combinación específica de factores. Por su parte, por el lado de los inputs, se dice que es la cantidad mínima requerida de inputs, combinados en una determinada proporción, para un nivel dado de producto o servicio. A diferencia de la eficiencia

asignativa, en este caso se parte de una proporción concreta de factores cuyo coste se minimiza o cuya producción se maximiza. (Coll & Blasco, 2001), (Nuñez & Modrego, 2004) & (Quinteros, 2008).

b. Eficiencia asignativa.

La eficiencia asignativa, también conocida como eficiencia precio, fue definida por Farrel en el año 1957, como aquella eficiencia lograda por aquella unidad productiva que utiliza una combinación de inputs que, con el mínimo coste, logra un output determinado a unos precios preestablecidos. En este sentido (Perdomo & Mendieta, 2007) plantean que este tipo de eficiencia se refiere al logro del máximo nivel en producción posible, dada unas cantidades de insumos, es decir, se produce cuando la mixtura de insumos utilizados, permite la minimización de los costes involucrados en la respectiva producción. Citado por (Ganga, Cassinelli, Piñones, & Quiroz, 2014).

2.2.3. Eficiencia del sector público.

Por otra parte tenemos a (Mostajo, 2000), quien define que la eficiencia en el sector público la producción en relación con los insumos o recursos que se utilizan para conseguir dicha producción. Pero (Tanzi, 2000), sugiere que la evaluación de la calidad del sector público sólo puede lograrse a través del análisis del rol del Estado, si los objetivos de dicho rol son alcanzados eficientemente, entonces puede decirse que existe un gobierno de alta calidad.

En tal sentido, la eficiencia del sector público dependerá del logro de tales objetivos al menor costo, es decir, con el menor grado de distorsiones, la menor presión fiscal, el menor número de empleados y con el menor empleo de recursos. (Cruzado & Gómez, 2015).

2.2.4. Eficiencia del gasto público.

La eficiencia del gasto se puede entender desde diferentes niveles como la eficiencia productiva, en la que el sector público se dice que utiliza adecuadamente los factores productivos de los que dispone o incluso más allá de esto, si a los precios vigentes, la combinación de factores que utiliza el sector público es la más adecuada para producir los bienes y servicios públicos. Otra forma de interpretar la eficiencia del gasto es eficiencia técnica, en la que el sector público se encuentra sobre su frontera de posibilidades de producción. Es decir no puede producir más de algún bien servicio sin reducir la cantidad de inputs que utiliza o producir los mismos bienes y servicios con menos inputs de los que está utilizando.

La eficiencia técnica significa que el sector público esta utilizando de la mejor forma posible sus factores productivos. Asimismo, otra definición se refiere a la eficiencia asignativa que existe eficiencia asignativa. Existe eficiencia asignativa cuando el sector público está minimizando el coste de los bienes y servicios que oferta o lo que es lo mismo, cuando dado el volumen de gasto que está realizando está maximizando el valor de los bienes y servicios que oferta. La eficiencia asignativa implica no solo que el sector público este siendo eficiente técnicamente, sino que, además, este utilizando la combinación de inputs más económica. Citado por (Hermoza, 2016).

2.2.5. Estructura del presupuesto en Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El presupuesto del Sector Transportes y Comunicaciones por tipo de gasto y de acuerdo a su distribución geográfica se pueden hacer igualmente interesantes apreciaciones. Así por ejemplo, el 97% de ese presupuesto está destinado a inversiones, lo cual es una característica muy particular del MTC frente a otros Ministerios. El 3% restante se relaciona al presupuesto de administración y operaciones (sueldos, salarios, bienes y servicios) y al presupuesto de pensiones.

El 88,7% del presupuesto MTC se destina a proyectos de inversión ubicados fuera de la Provincia de Lima y el 82% fuera del Departamento de Lima. Se trata de un presupuesto de gran contenido descentralizado pues, incluso, en el caso del Departamento de Lima varios de los proyectos incluyen carreteras de penetración a la sierra como la Lima-Canta-Huayllay-Cerro de Pasco o la Cañete-Lunahuaná-Yauyos-Chupaca o proyectos de mantenimiento de la carretera central en los tramos que se encuentran en las provincias de Lima.

La distribución de los proyectos de inversión pública por departamentos corrobora esta vocación descentralista. Todos los departamentos cuentan con proyectos financiados con recursos del Tesoro Público en adición a la inversión privada en carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles y comunicaciones que, vía concesión, también alcanzan a todo el territorio nacional. Nunca como ahora se invirtió tanto en infraestructura de transportes y comunicaciones y de manera tan descentralizada.

Los departamentos que tienen una mayor asignación presupuestal son los de Cusco, Amazonas, Ancash, Ayacucho, Cajamarca, Lima Metropolitana y Callao (básicamente por el presupuesto relativo a la construcción y equipamiento del Sistema de Transporte Masivo denominado Tren Eléctrico), provincias de Lima, Piura, Puno, San Martín, Ucayali y Madre de Dios.

2.2.6. Economía en infraestructuras de transportes.

La cobertura y la calidad de la infraestructura física y los servicios de transportes y comunicaciones son ingredientes importantes para el crecimiento económico. Desde el punto de vista analítico, (Servén, 2015) señala que la oferta de infraestructura puede afectar el crecimiento como un insumo productivo adicional, similarmente al trabajo, el capital humano y el capital físico distinto al de infraestructura; reduciendo el costo de otros factores e insumos intermedios (por ejemplo, bajando el costo de instalar nuevas empresas o de acceder a la educación y a la salud); y a través de externalidades positivas (efectos de derrame) sobre la productividad total de factores (PTF). (Almeida & Guimarães, Economic growth and infrastructure in Brazil: A spatial multilevel approach, 2014) añaden otros

canales mediante los cuales la infraestructura puede influenciar el crecimiento, tales como la mayor productividad laboral, la reducción de costos de transacción que facilita el acceso a productos y tecnología, y la mayor conectividad física que desarrolla los mercados regionales y fortalece los flujos de información.

Sobre este último punto, (Webb, 2013) encuentra que la conectividad de las áreas rurales en el Perú medida como la inversa del tiempo que toma llegar desde el centro poblado donde vive un hogar hasta la capital del distrito ejerce un efecto significativo sobre la productividad laboral. Por supuesto, este tiempo será menor, cuanto mejor sea la cobertura y calidad de la infraestructura de transportes.

En términos empíricos, (Servén, 2015) destaca dos aproximaciones usualmente utilizadas con datos macroeconómicos para evaluar el impacto de la infraestructura sobre el crecimiento. En primer lugar, el tratamiento de la infraestructura como otro insumo en la función de producción agregada de la economía, donde se estiman los efectos directos sobre el crecimiento, pero no los indirectos, asociados al impacto de los cambios en la infraestructura sobre la productividad de los otros insumos productivos. En segundo lugar, la estimación de regresiones de crecimiento con indicadores de infraestructura como variables explicativas, junto con otras variables de control usualmente encontradas en la literatura, donde se estiman los efectos totales (directos e indirectos). La mayoría de estos estudios han encontrado importantes efectos positivos de la infraestructura sobre el crecimiento, en especial en países en desarrollo, y cuando se usan indicadores físicos de infraestructura (por ejemplo, kilómetros de carreteras en el caso de transportes). Quizás las principales contribuciones a la comprensión de la relación empírica entre infraestructura y crecimiento en el Perú son los estudios de (Vásquez & Bendezú, 2008) y de (Urrunaga & Aparicio, 2012). Ambos confirman la importancia de este aspecto en el crecimiento, el primero respecto de la infraestructura vial, y el segundo en cuanto a las infraestructuras de energía, transportes y telecomunicaciones.

La fase de notable desempeño del crecimiento de la economía peruana, registrado durante el llamado “súper-ciclo” de los precios internacionales de las materias primas de 2003-2013 parece haber llegado a su fin. En efecto, mientras que el PBI se expandió a la

tasa anual promedio de 6,4% en ese periodo (a precios constantes de 2007), el crecimiento se desaceleró perceptiblemente, registrando una tasa de 2,4% en 2014. Entre enero y setiembre, la economía creció 2,6% con relación al mismo periodo de 2014, mientras que distintas proyecciones ubican la tasa de crecimiento por debajo de 3% para todo el año. (Machado & Toma, 2017).

2.2.7. Teoría y evidencias sobre infraestructura y crecimiento.

Existe una amplia variedad de estudios sobre los efectos de la infraestructura física en el crecimiento económico tanto en términos teóricos como empíricos. (Calderón & Servén, 2014) Realizan una revisión de esta literatura. Usualmente, el impacto de la infraestructura sobre el crecimiento se ha modelado incluyendo el stock de infraestructura o el flujo de servicios de infraestructura como otro insumo en la función de producción agregada de la economía, junto con el trabajo, el capital humano y el capital físico distinto de la infraestructura. Así, un aumento en el insumo de infraestructura incrementará el producto de manera directa, pero también indirecta, a través de sus efectos positivos sobre la productividad de los otros insumos productivos. Sin embargo, esta mayor infraestructura debe ser financiada vía un incremento de impuestos, lo que desincentiva el uso de otros insumos, con el consiguiente impacto negativo sobre el efecto indirecto vía la mayor productividad.

Dos aspectos adicionales importantes en el abordaje analítico del efecto de la infraestructura sobre el crecimiento, destacados por (Calderón & Servén, 2014) son el de congestión y el de efectos de red. En el primer caso, muchos tipos de infraestructura, incluyendo la de transportes y comunicaciones, están sujetos a rivalidad en el consumo y son pasibles de exclusión en su uso. Es el caso, por ejemplo, de las carreteras saturadas por el uso masivo simultáneo, y que pueden financiarse con la imposición de peajes. Así, se habla de congestión absoluta cuando la cantidad de servicios de infraestructura consumidos por un productor individual depende negativamente del uso agregado, mientras que la congestión relativa supone que esta cantidad depende negativamente del ratio uso individual/uso agregado. No obstante, incluso en presencia de congestión, los resultados discutidos anteriormente en el marco de un modelo de crecimiento endógeno se mantienen:

con la infraestructura modelada como flujo de servicios productivos, el nivel de g/y que maximiza el bienestar (y la tasa de crecimiento) es el que se iguala con la elasticidad entre ambas variables; si se modela como stock de capital público, ese nivel de g/y maximizará la tasa de crecimiento, pero será excesivo para la maximización del bienestar. (Machado & Toma, 2017).

2.2.8. Estructura y crecimiento.

Como se mencionó en la primera sección, los estudios más importantes sobre el impacto de la infraestructura sobre el crecimiento en el Perú son los de (Vásquez & Bendezú, 2008) y (Urrunaga & Aparicio, 2012). El primero es un análisis integral de la relación entre la infraestructura y el crecimiento desde diversas perspectivas y aproximaciones econométricas. Sus resultados indican que en un contexto de análisis de series de tiempo y cointegración el efecto agregado de la expansión de la infraestructura vial sobre el crecimiento agregado es positivo inicialmente, pero tiende a desaparecer en el tiempo.

Esto está en línea con la interpretación de los resultados de (Calderón & Servén, 2014) para los países de América Latina en un contexto de análisis dinámico de datos de panel y estimación por el Método Generalizado de Momentos (MGM) sugerida por (Straub, 2011) y comentada en la sección anterior, en el sentido de que el impacto de la infraestructura sobre el crecimiento sería transitorio, es decir, que aumentaría el nivel del producto, pero no su tasa de crecimiento de largo plazo.

Más importante, en el contexto de una estimación con datos de panel para las regiones del país, (Vásquez & Bendezú, 2008) hallan que el aumento en el nivel de la infraestructura de energía, transportes y telecomunicaciones, también impactan positivamente en el crecimiento de las regiones, y explican parte de las desigualdades en el nivel de ingreso regional.

Finalmente, desde una perspectiva distinta, este estudio también evalúa los efectos secundarios que genera la construcción de caminos vía la integración de mercados. En

particular, realiza un análisis de integración espacial para tres productos de exportación: espárragos, café y polos de algodón. De acuerdo a los resultados, la infraestructura vial aumenta la eficiencia de los mercados al acelerar el ajuste de precios ante una perturbación exógena, en especial en mercados agrícolas como el del espárrago.

(Vásquez & Bendejú, 2008), PBI per cápita en (Urrunaga & Aparicio, 2012), también consideran como variables explicativas indicadores de infraestructura de tres tipos (electricidad, telecomunicaciones y transportes), el stock de capital privado, y la PEA educada (es decir, con educación secundaria o superior). Sin embargo, el primer estudio incluye las variables explicativas en niveles, mientras que el segundo incluye las tasas de crecimiento de las mismas. (Vásquez & Bendejú, 2008) También incluyen la superficie agrícola como variable de control. Citado por (Machado & Toma, 2017).

2.3. Calidad de vida

2.3.1. Definición de calidad de vida.

Señalábamos antes que cuando se han satisfecho las necesidades básicas de alimento, vivienda, trabajo, salud, etc., para la mayor parte de los miembros de una comunidad, en un contexto determinado, empieza el interés por la calidad de vida. Se insiste en que es preciso dejar de centrarnos en las necesidades de déficit y empezar a trabajar en el crecimiento personal, las realizaciones de las potencialidades, el bienestar subjetivo y otros temas similares.

Este es un campo de trabajo que lleva varias décadas, e incluso ha influido en el contexto de la salud a nivel internacional (Organización Mundial de la Salud). Es un área de gran importancia y de gran crecimiento. Señalemos que la mayor parte de las investigaciones y de las aplicaciones se han llevado a cabo en el campo de la salud y en el campo del trabajo: calidad de vida y salud, por una parte, y calidad de vida laboral por la otra.

Se han separado los aspectos objetivos de la calidad de vida (indicadores sociales) y los aspectos subjetivos o percibidos. Podríamos enunciar que los principales factores que se tienen en cuenta en el estudio de la calidad de vida son los siguientes:

- a. Bienestar emocional
- b. Riqueza material y bienestar material
- c. Salud
- d. Trabajo y otras formas de actividad productiva
- e. Relaciones familiares y sociales
- f. Seguridad
- g. Integración con la comunidad Citado por (Ardila , 2003).

Unidad destinada a facilitar recursos y estrategias que persiguen promover el desarrollo, educación, intereses, bienestar personal y favorecer el funcionamiento autodeterminado. Los apoyos se planifican individualmente para las personas con trastornos del desarrollo y/o diversidad funcional y sirven como plataforma para promover la inclusión social, el desarrollo de sus proyectos personales y la calidad de vida tanto individual como familiar. (COADI, 2008).

El concepto de calidad de vida tiene diversas significaciones de mayor o menor amplitud, según sea el espectro de áreas de la vida de una persona que se incluyan en su valoración. En su sentido más amplio y filosófico, la CV es “lo que hace que una vida sea mejor” (Parfid, 1998), mientras que en otras perspectivas es el bienestar mental y espiritual, o la cantidad y calidad de las relaciones interpersonales, o el funcionamiento e integridad del cuerpo. En su sentido más restrictivo, la CV significa la posesión de cosas materiales (Dijkers, 1997).

La calidad de vida relacionada con la salud, también denominada estado de salud o estado funcional, se ha definido como el componente de la calidad de vida que es debido a las condiciones de salud de las personas y que está referida a partir de las experiencias subjetivas de los pacientes sobre su salud global (O'Connor, 1995).

2.3.2. Estrategias de intervención para mejorar la calidad de vida.

Las técnicas y estrategias para mejorar la calidad de vida de individuos y comunidades coinciden en gran medida con las de la promoción de la salud, pero no son exactamente las mismas. Existe evidencia empírica de que la calidad de vida se puede mejorar actuando tanto en forma preventiva como a través del tratamiento de la enfermedad (Spilker, 1996).

La promoción y facilitación de la calidad de vida individual y colectiva deben tenerse cada vez más en cuenta tanto en la prevención de la enfermedad como en la planificación sanitaria (Kaplan 1994).

(Evans & Simon, 1999) Agrupa las estrategias de promoción de la calidad de vida en programas dirigidos a las personas y programas orientados al ambiente. En los primeros se trata de conseguir un desarrollo de la autoestima, la autoeficacia y de los sentimientos de dominio y control de los sujetos (destrezas interpersonales, habilidades de solución de problemas, asertividad, estrategias de afrontamiento, etc.). En la segunda perspectiva se trata de modificar el ambiente social o físico (redes de apoyo social, adecentamiento del medio natural, etc.)

(Evans & Simon, 1999) Señalan los siguientes procedimientos para aumentar la felicidad (y por lo tanto la calidad de vida) en población general: desarrollo de la autoeficacia y la autoestima, entrenamiento en habilidades de afrontamiento y de solución de 31 problemas para mejorar el nivel general de funcionamiento, por ejemplo pensar en hechos agradables, ver películas divertidas, escuchar música alegre, decirse autoinstrucciones positivas, aumentar las actividades agradables, tener buenas relaciones con los demás, contar con sistemas de apoyo social adecuados, participar en actividades de ocio y trabajo satisfactorias.

Dimensión subjetiva y objetiva de la calidad de vida en la investigación de calidad de vida a menudo se distingue entre la calidad de vida subjetiva y objetiva. La subjetiva está relacionada con sentirse bien y estar satisfecho con las cosas en general, la objetiva se refiere al cumplimiento de las demandas sociales y culturales de la riqueza material, la posición social y el bienestar físico (Ventegodt, 1998). Citado por (Salas & Garzón, 2013).

2.3.3. Medición de calidad de vida.

La mejor manera de acercarse a la medición de la calidad de vida, es medir el grado en que las necesidades de felicidad de la gente se cumplen, es decir, estas necesidades son una condición necesaria de la felicidad de cualquier persona - sin las cuales ningún miembro de la raza humana puede ser feliz (McCall, 1975).

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ha publicado el Índice Anual de Desarrollo Humano (HDI) para los países de todo el mundo. Se analiza la salud, la educación y la riqueza de los ciudadanos de cada nación por la medición de la esperanza de vida, el rendimiento escolaridad y el nivel de vida (PIB real per cápita) (UNDP, 1999). Citado por (Salas & Garzón, 2013).

2.3.4. Indicadores para la medición de la calidad de vida.

a. Método directo o necesidades básicas insatisfechas (NBI).

Establece una relación directa entre la pobreza y necesidad manifiesta en carencia material de bienes, situación de marginamiento cultural y étnico; el cuestionamiento geográfico, institucional y político de pobreza, es construido a través de porcentaje de hogares con viviendas inadecuadas, sin servicios básicos, en hacinamiento crítico, con alta dependencia económica y con ausentismo escolar (Ciudadana LV, 2002).

b. Método indirecto o línea de pobreza (LP).

Mide los niveles de vida con referencia a una línea de pobreza. El método de línea de pobreza mide la capacidad de los ingresos corrientes de los hogares para adquirir una canasta normativa de consumo básico que se calcula a partir de determinar una dieta mínima y la proporción que el consumo de alimentos representa dentro de los gastos de los hogares, provee una aproximación indirecta de la magnitud de la pobreza (Ciudadana LV, 2002).

c. Método integrado de pobreza (MIP).

aplicación cruzada de los métodos de NBI y LP que permite captar algunos rasgos descriptivos de la heterogeneidad de la pobreza en cuatro grupos: no pobres (hogares que no experimentan problemas de pobreza), pobreza estructural (hogares con ingresos por encima de la línea de pobreza pero presentan NBI), pobreza coyuntural (hogares con satisfacción en todas sus necesidades definidas como básicas, pero reciben ingresos por debajo de la LP), y pobreza crónica (hogares que tienen al menos una NBI y reciben ingresos cuyo nivel está por debajo de la LP) (Urrea, 2004).

d. Índice de calidad de vida (ICV).

El Departamento Nacional de Planeación toma la definición de calidad de vida de Amartya Sen como “la capacidad de lograr el conjunto de quehaceres y estados socialmente valiosos y alcanzables en un tiempo y en un espacio concreto” y construye este indicador, el cual agrupa cuatro factores: acceso y calidad de los servicios públicos domiciliarios, educación y capital humano, tamaño y composición del hogar y calidad de la vivienda. El resultado final es un indicador del estándar de vida que clasifica a los hogares, según el valor o categoría que posean en cada una de las variables que entran en el índice (Planeación DNd, 1998).

e. Encuesta de pobreza y calidad de vida.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas ha elaborado estudios sobre pobreza y ha trabajado en indicadores que permitan conocer el número de pobres y el estudio de sus características. Se concibe la calidad de vida del hogar como las condiciones en las que habitan, conviven y se desarrollan los miembros del hogar (Estadística DANd, 1997).

f. Encuesta nacional, demografía y salud (ENDS).

Profamilia realiza estudios de cobertura nacional con representatividad urbana y rural, por regiones y subregiones del país, donde se recopila información sobre características de los hogares y sus miembros, mujeres en edad fértil y los menores de cinco años, fecundidad, nupcialidad y planificación familiar, entre otros (Profamilia, 2000).

g. Índice de desarrollo humano (IDH).

Indicador comparativo con parámetros internacionales, que gravita básicamente sobre tres logros esenciales que en forma homogénea persigue la humanidad: longevidad, logro educacional, y acceso a los recursos. Para el cálculo de estos aspectos se toma la esperanza de vida al nacer, el grado de alfabetización y el ingreso per cápita de cada país región (Ciudadana LV, 2002) & (PNUD, 2003). Citado por (Salas & Garzón, 2013).

2.3.5. Utilidad de la medición de “calidad de vida”.

En líneas generales, para Schalock (1996) la investigación sobre calidad de vida es importante porque el concepto está emergiendo como un principio organizador que puede ser aplicable para la mejora de una sociedad como la nuestra, sometida a transformaciones sociales, políticas, tecnológicas y económicas. No obstante, la verdadera utilidad del concepto se percibe sobre todo en los servicios humanos, inmersos en una “Quality

revolution’ que propugna la planificación centrada en la persona y la adopción de un modelo de apoyo y de técnicas de mejora de la calidad.

En este sentido, el concepto puede ser utilizado para una serie de propósitos, incluyendo la evaluación de las necesidades de las personas y sus niveles de satisfacción, la evaluación de los resultados de los programas y servicios humanos, la dirección y guía en la provisión de estos servicios y la formulación de políticas nacionales e internacionales dirigidas a la población general y a otras más específicas, como la población con discapacidad.

Entre las ciencias de la salud, los avances de la medicina han posibilitado prolongar notablemente la vida, generando un incremento importante de las enfermedades crónicas. Ello ha llevado a poner especial acento en un término nuevo: Calidad de Vida Relacionada con la Salud.

2.3.6. Índice de desarrollo humano (IDH).

El Índice de Desarrollo Humano (IDH) constituye un protocolo de medición del nivel de desarrollo de una sociedad, propuesto por Naciones Unidas en 1990, que no se limita a la manera comparación de la renta o el Producto per cápita. La filosofía subyacente está relacionada con las ideas del Premio Nobel Amartya Sen quien propone vincular la medición del bienestar social las “capacidades” de que disponen los individuos, más que a la “satisfacción” (utilidad) que experimentan subjetivamente. El cambio de enfoques es más importante de lo que a primera vista parece puesto que supone poner el énfasis en las oportunidades antes que en las realizaciones (si bien por motivos proactivos en muchas ocasiones habrá que tomar las segundas como aproximaciones de las primeras).

En las propuestas de Naciones Unidas se identifican tres elementos fundamentales que determinan las oportunidades de una sociedad: la salud (capacidad de tener una vida larga y saludable), la educación (la capacidad de enfrentarse al mundo con suficientes conocimientos) y la renta (la capacidad de tener acceso a los bienes de consumo).

Aceptando que estos tres elementos son una buena aproximación a los determinados básicos de las oportunidades sociales, el siguiente paso consiste en dar contenido operativo estas ideas para poder construir un indicador del grado de desarrollo. Ello requiere tomar dos tipos de decisiones interdependientes. La primera, que variables estadísticas nos permiten medir cada uno de estos elementos, tomando en consideración la disponibilidad de datos. La segunda, como cambiar los valores de las variables así construidas para definir un indicador sintético y numérico del nivel de desarrollo. (Fundación Bancaja, 2015).

2.3.7. Cálculo del Índice de Desarrollo Humano

El índice de Desarrollo Humano (IDH), es una medida que trata de reflejar de forma sintética los adelantos medios de un país en tres aspectos básicos: salud, educación y riqueza.

Para evitar los problemas de comparación de unidades en que se miden las distintas variables que componen este indicador (años de vida, nivel de estudios o nuevos soles per cápita), se recurre a la utilización de índices. Es decir, el valor de cada una de estas variables se expresa en términos relativos de un indicador que toma valores comprendidos entre 0 y 1.

- a. Una vida saludable (esperanza de vida); como variable que mide la salud se toma la esperanza de vida al nacer. La estimación de esperanza de vida utilizada “informes sobre desarrollo humano” proviene de la base de datos de la División de Población de las Naciones Unidas, publicada en World Population Prospects.
- b. Conocimientos (índice de educación); también forma de medir la educación es tomando en ciertas variables relacionadas con el conocimiento y los estudios expresados en forma de índice. El índice de educación se compone de dos elementos: la tasa de alfabetización de adultos y la tasa bruta combinada de matriculación primaria, secundaria y terciaria.
- c. Un nivel de vida decoroso (Índice del PBI), se calcula utilizando el PIB per cápita ajustado (PPA, soles). En este caso para la construcción del índice se

recurre a un ajuste logarítmico del ingreso. Con ello se introduce el principio de que para lograr un nivel respetable de desarrollo humano no se requiere ingreso ilimitado y por ello se reduce el valor de las diferencias en la parte alta de la distribución. En cierto sentido se interpreta con esta normalización “aproximaciones la utilidad por la renta”. (Fundación Bancaja, 2015).

2.3.8. El Índice de Desarrollo Humano en el Perú.

Para el 2014 el cálculo del Índice de Desarrollo Humano fluctuaba entre Noruega con un índice de 0,944 en la primera posición y Níger en el puesto 187 (último) con un índice de 0,337. En el caso de América Latina sólo tres países se encuentran en el nivel Muy Alto: Chile, Cuba y Argentina. El Perú se encuentra en el nivel Alto -en el que se ubica la mayor parte de países de Sudamérica- con el puesto 82 y con un índice de 0,737. El índice del Perú es muy cercano al promedio de su categoría (nivel Alto) que es de 0,735 e igualmente al promedio de los países de América Latina y el Caribe, que está en 0,740.

Sin embargo, al considerar las brechas en salud, educación e ingresos que aún persisten en el país, el IDH ajustado por desigualdad se reduce para el Perú de 0,737 a 0,562, es decir, una pérdida de 23,7%, una de las más elevadas entre todos los países de desarrollo humano alto. Esta reducción del IDH cuando se aplica el ajuste por desigualdad es también una de las más fuertes en la región de América Latina y el Caribe, lo que evidencia los altos niveles de desigualdad que subsisten en nuestro país. Según el último informe del INEI, para el año 2014:

- a. La incidencia de la pobreza monetaria y también de la pobreza extrema monetaria ha seguido disminuyendo en el país. La primera se encuentra en 22,7% (en 2009 era 33,5%) y la segunda en 4,3% (en 2009 era 9,5%). Sin embargo, en números absolutos esta realidad sigue afectando a millones de peruanos (6 millones 995 mil).
- b. La pobreza monetaria se ha reducido tanto en el ámbito urbano como rural, sin embargo sigue siendo bastante alta en este último (46% vs 15,3%). Y en cuanto

- a la extrema pobreza monetaria, su disminución también es significativa pero sigue concentrada en el área rural (14,6% vs 1%).
- c. En cuanto a las cifras por ámbito geográfico, la sierra y la selva siguen teniendo alrededor de un tercio de su población en situación de pobreza monetaria (33,8% y 30,4%, respectivamente). Y si vemos la pobreza extrema monetaria, la sierra es el ámbito que concentra casi el 70% de la población total en esa situación.
 - d. En relación a la Necesidades Básicas Insatisfechas, se muestra una evolución favorable en los últimos años. Así, la población en pobreza con Necesidades Básicas Insatisfechas que era el 26,8% en el 2009 baja a 19,7% para el 2014. (Mesa de Concertación para la lucha contra la pobreza, 2016).

2.4. Marco conceptual.

a. Gasto público.

Se define como las erogaciones en que incurren el conjunto de entidades estatales de un país, estas se realizan en un periodo determinado, que por lo general es un año.

b. Presupuesto Institucional de Apertura (PIA).

Denominado así por ser el Presupuesto Inicial de las entidades públicas, presupuesto que se aprueba por cada titular con cargo a los Créditos Presupuestarios, los mismos que están establecidos en la Ley Anual del Presupuesto de Sector Público para el año fiscal en curso. Para las entidades y organismos Públicos descentralizados de los Gobiernos regionales y locales, los Créditos Presupuestarios son establecidos a través de Decreto Supremo.

c. Presupuesto Institucional Modificado (PIM).

Como su nombre lo indica, el PIM es el Presupuesto Modificado, como resultado de las diversas Modificaciones Presupuestarias que se realizan durante el ejercicio en curso, así tenemos a nivel Funcional y en el Nivel funcional Programático, realizados a partir del PIA.

d. Ejecución de inversión pública.

Consiste en la aplicación de los recursos humanos, materiales y financieros, y en la utilización de una serie de técnicas y procedimientos administrativos, contables, de productividad, de control y de manejo financiero para la obtención de las metas y objetivos determinados para el sector público en el mediano y corto plazo.

e. Definición de calidad de vida.

Es aquel que se utiliza para determinar el nivel de ingresos y de comodidades que una persona, un grupo familiar o una comunidad poseen en un momento y espacio específicos.

f. Bienestar.

Valoración subjetiva del estado de salud, que está más relacionada con sentimientos de autoestima y la sensación de pertenencia a una comunidad mediante la integración social, que con el funcionamiento biológico. Tiene que ver con el desarrollo de potencial humano a nivel físico, psíquico y social.

g. Bienestar total.

Nuevo concepto de salud relacionado básicamente con la calidad de vida, que hace hincapié en las dimensiones de la existencia humana relativas a la experiencia y a la conducta.

h. Condiciones de vida.

Nivel de calidad de los recursos materiales y de alojamiento del entorno físico en el cual vive la persona.

i. Estado positivo de salud.

Estado de salud que va más allá de un estado asintomático; se refiere por lo general a la calidad de vida y al potencial de la condición humana e incluye la energía para vivir, la autorrealización y la creatividad.

2.5. Antecedentes de investigación.

2.5.1. Antecedentes internacionales.

Según el autor Picchio (2009), en su artículo científico sobre “Condiciones de vida: perspectivas, análisis económico y políticas públicas”, explica que actualmente e hay un ataque que afecta a la seguridad, al empleo, al salario, a los servicios, a las transferencias públicas, y al cuadro de derechos. Esta fase obliga a examinar la naturaleza del sistema capitalista en su particular relación entre condiciones de producción e intercambio de mercancías, por un lado, y reproducción social de la población, por otro; relación que constituye el terreno sobre el que medir las relaciones de fuerza entre sexos, clases, etnias y generaciones. Para intentar desplazar el análisis económico directamente hacia las condiciones de vida como espacio focal, es necesario moverse en diferentes niveles reabriendo un debate sobre los enfoques, las teorías y las políticas tomando cuenta de los cuerpos, los trabajos, las capacidades y las relaciones de mujeres y hombres.

Y concluye que ha intentado trabajar en diferentes planos, con el fin de mostrar el cambio de perspectiva, tanto en el terreno del análisis económico como en el de las políticas públicas. Se alcanzan estas metas cuando se contemplan las condiciones de vida de hombres y mujeres reales e insertadas en un determinado contexto territorial e histórico como objeto analítico y como espacio de valoración de las políticas públicas.

Este esfuerzo pretende abrir un espacio de debate teórico y político capaz de hacer un poco más visibles tanto ciertas tensiones estructurales, como la vulnerabilidad del sistema y, en especial, quiere individualizar nuevos sujetos de conocimiento y de iniciativa política que tradicionalmente se mueven en el terreno de las condiciones de vida, entendidas como cualidades y como proceso cotidiano. E indica que en las mujeres que en el movimiento feminista han planteado en el centro de su iniciativa política la cuestión del cuerpo y de las relaciones entre personas diferentes.

Pero concluye también en muchísimos movimientos que actualmente resisten, a nivel global, a la destrucción del medio ambiente, a nuevas prácticas de guerra, a la precarización del trabajo, a los viejos y a los nuevos racismos, alimentando las nuevas formas de lucha no con ideologías totalizadoras, sino con pasiones, imaginación y conexiones. (Picchio, 2009).

2.5.2. Antecedentes nacionales.

Según el autor Romero (2016), en su reporte de investigación “Análisis de la ejecución de la inversión pública y su incidencia en la calidad de vida de la población: Región la Libertad periodo 2009 – 2014”, tiene como objetivo de ver el avance en los sectores prioritarios (Educación, Salud, Saneamiento (Agua y desagüe), Energía, Agricultura y Transporte); para disminuir las brechas sociales aún existentes.

Es así que el autor analizó las comparaciones, lo ejecutado y los indicadores sectoriales al año 2015 proyectados en el estudio de Balance de la Inversión Pública: Avances y Desafíos para consolidar la Competitividad el Bienestar de la Población – 2010, se obtiene que de los sectores prioritarios solamente agricultura y transporte superan la

valla impuesta y que los sectores de educación, salud, energía, agua y saneamiento (desagüe), reflejan una ineficiente e ineficaz capacidad de gasto por parte del Gobierno Regional La Libertad; lo que genera que siga existiendo brechas de cobertura, dando a lugar que exista mayor desigualdad en la región sobre todo en las zonas rurales, haciendo que la calidad de vida de la población sea inferior no atacando a los verdaderos problemas que existen en la Región; por lo que la entidad requerirá evaluar los resultados de la asignación de los recursos.

La principal conclusión es que el grado de influencia de la ejecución de la inversión pública en la calidad de vida la población es alta debido a que la población al tener mayor acceso a servicios básicos; ayuda al desarrollo humano. (Romero, 2016).

Así mismo los autores Cruzado & Gómez (2015), en su reporte de investigación “Análisis de la eficiencia del gasto público en la red de salud Bagua 2010 – 2012” tiene como objetivo analizar cuan eficiente es el gasto público asignado a cada micro red en el sub-programa de salud, Estrategia de Alimentación y Nutrición Saludable para la reducción de la tasa de desnutrición crónica en niños de 0 a 5 años, en la provincia de Bagua periodo 2010-2012. Teniendo como escenario actual la reducción de la pobreza y con ello el aumento del presupuesto para los diversos programas de salud.

Luego de que los autores han analizado obtuvieron las siguientes conclusiones: A pesar de que observaron que la distancia promedio desde la vivienda de los beneficiarios hasta los puestos de salud de la Microred Bagua, explicaba de manera lógica que las pocas atenciones se debían a la lejanía de los Puestos de Salud, al momento de correr nuestro modelo, llegamos a la conclusión de afirmar que lo significativo no es la distancia, sino el tipo de movilidad que se use para llegar a los Puestos de Salud según la jurisdicción a la que pertenezca cada beneficiario.

La mayor población (de manera general) con la que cuenta la estrategia de Alimentación y Nutrición Saludable, son los niños de 5 años de edad. Debemos decir que ellos son los que ocupan un mayor porcentaje de niños pertenecientes a la estrategia, debido a que si la alimentación que tuvo la madre de familia durante y después del parto

fue mala, o tuvo malos hábitos alimentarios, eso se va a ver reflejado en la incapacidad futura que tendrá el propio organismo del niño para protegerlo de diversas enfermedades, la mayoría de ellas ligadas a la desnutrición.

La desnutrición aumenta, debido a que zonas alejadas, dejan de ser puntos efectivos de control; por otra parte debemos decir que las atenciones aumentan porque las zonas más urbanas reciben cada vez más al mismo niño, en las zonas alejadas ello no sucede. (Cruzado & Gómez, 2015).

CAPÍTULO III

HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Hipótesis.

3.2. Hipótesis general.

La eficiencia del gasto público en transportes está relacionado significativamente con la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017.

3.3. Hipótesis específicas.

- a. La eficiencia del gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 es deficiente
- b. La calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 es regular.

3.4. Identificación de variables e indicadores.

- a. Eficiencia del gasto público en transportes
- b. Calidad de vida

3.5. Operacionalización de variables.

Tabla 1

Operacionalización de variables

Variables	Definición	Dimensiones	Indicadores
Eficiencia del gasto público en transportes	Logro de objetivos declarados en el Proyecto de Inversión	Única	Fuente
			Proyecto
Calidad de vida	Calidad de vida en otras perspectivas es el bienestar mental y espiritual, o la cantidad y calidad de las relaciones interpersonales, o el funcionamiento e integridad del cuerpo. En su sentido más restrictivo, la CV significa la posesión de cosas materiales (Dijkers, 1997).	Educación	Escolaridad
		Salud	Morbilidad
		Económico	Ingreso per cápita

Fuente: Desarrollado en base a la teoría expuesta

CAPÍTULO IV

DISEÑO METODOLOGICO

4.1. Ámbito de estudio: localización política y geográfica.

La presente investigación se realizó en el ámbito de la Región Apurímac para el periodo presupuestal 2012 - 2017

4.2. Tipo y nivel de investigación.

- a. Enfoque Cuantitativo, en vista que se ha realizado mediciones numéricas para probar hipótesis.
- b. Alcance descriptivo – explicativo, puesto que se describen en primer lugar las condiciones iniciales al año 2012, para después compararlos con los valores del año 2017
- c. Diseño no experimental, puesto que no se ha manipulado deliberadamente ninguna de las variables, la variable eficiencia del gasto público destinado a transportes, ya se ejecutó.
- d. Retrospectivo – Longitudinal, puesto que los hechos ya han ocurrido, además que se considera una línea de tiempo entre el periodo 2012 a 2017

4.3. Unidad de análisis.

- a. Proyecto de Inversión ejecutado en la función de transporte

4.4. Población de estudio.

La población ha estado conformada por el total de proyectos de inversión pública, aprobados y ejecutados en el periodo 2012 a 2017 en la Región Apurímac

4.5. Tamaño de la muestra.

La muestra es igual a la población por ser posible acceder a los datos.

4.6. Técnicas de selección de muestra.

La técnica para la selección de la muestra es de tipo no probabilística es decir un muestreo censal

4.7. Técnicas de recolección de información.

- a. La técnica que se utilizó ha sido la recopilación documental
- b. El instrumento ha sido la ficha de recolección de datos

4.8. Técnicas de análisis e interpretación de la información.

- a. Se ha empleado el uso del programa SPSS versión 25 para el procesamiento y análisis de los datos

CAPÍTULO V

RESULTADOS

5.1. El gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017.

Tabla 2

Gasto público en transportes en la región Apurímac en el año 2012

Orden	Proyecto	PIM	Girado	Avance
1	2015685: MANTENIMIENTO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES	626,974	408,591	65.2%
2	2021318: CONSTRUCCION CARRETERA - MARAMARA- ANGOLA- CCANCHI DISTRITO DE HUACCANA, PROVINCIA DE CHINCHEROS, REGION APURIMAC	809,550	364,302	45.0%
3	2022788: GESTION DEL PROGRAMA Y OTROS - PROGRAMA DE CAMINOS DEPARTAMENTALES	1,782,774	708,562	39.7%
4	2035589: CONSTRUCCION DE TROCHA CARROZABLE COCAIRO PAHUANA, DEL DISTRITO DE KAQUIABAMBA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	5,864	5,864	100.0%
5	2042141: CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DEL ACCESO VEHICULAR DE LA CARRETERA CURAHUASI ANTILLA COLLPA	951,572	937,213	98.5%
6	2042142: CONSTRUCCION CARRETERA PICHIHUA CHECCASA, DISTRITO JUSTO APU SAHUARAURA, PROVINCIA AYMARAES, REGION APURIMAC	13,441	13,376	99.5%
7	2042159: MEJORAMIENTO CARRETERA PICHUICA - MARJUNI, DISTRITO DE LAMBAMA, PROVINCIA DE ABANCAY, REGION APURIMAC	289,059	287,887	99.6%
8	2052369: MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCION CARRETERA CALLEBAMBA - INKACHACA - PARIABAMBA, PROVINCIA DE CHINCHEROS - APURIMAC	253,951	251,679	99.1%
9	2074680: MEJORAMIENTO CARRETERA CASCABAMBA-URANMARCA-INCACHAKA DISTRITO DE URANMARCA, DISTRITO DE SANTA MARIA DE CHICMO - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	2,793,573	2,759,555	98.8%
10	2083073: MEJORAMIENTO DE LA VIA JOSE MARIA ARGUEDAS - CCOYAHUACHO A NIVEL DE ASFALTADO, DEL DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	65,723	65,723	100.0%

11	2087240: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TRANSVERSAL - COTABAMBAS-GRAU-ABANCAY: TRAMO COYLLURQUI - OLLABAMBA - LAMBRAMA, REGION APURIMAC	1,582,306	1,382,989	87.4%
12	2091578: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA YACA - OCOBAMBA - TACCACCA - RUNAHUAÑUSCCA, DE LAS PROVINCIAS DE ABANCAY Y GRAU, REGION APURIMAC	8,172,909	7,198,704	88.1%
13	2095846: AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TAMBOBAMBA - MARA, TRAMO TAMBOBAMBA - ISURAY, DISTRITO TAMBOBAMBA, PROVINCIA DE COTABAMBAS - APURIMAC	4,772,773	4,769,666	99.9%
14	2100408: CONSTRUCCION TROCHA CARROZABLE HUAMBURQUE-VILLA MUCUROPAMPA-RIO PAMPAS, DISTRITO DE ONGOY - CHINCHEROS - APURIMAC	1,446,384	1,419,082	98.1%
15	2105298: REHABILITACION DE LA VIA DE ACCESO CURPAHUASI - LAMBRAMA - TRAMO RATCAY - CAPILLA - HUANCARAMA - TACCATA, DISTRITO DE CURPAHUASI - GRAU - APURIMAC	338,326	320,662	94.8%
16	2106854: REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ANDAHUAYLAS - PAMPACHIRI - NEGROMAYO	15,926,775	13,752,474	86.3%
17	2110364: CONSTRUCCION CARRETERA PACCAYURA-PAYQUISTE-TAMBO-PAMPAHUIE-AHUAYTANI-TENERIA-HUAYLLATI, DISTRITOS DE PROGRESO Y HUAYLLATI, PROVINCIA DE GRAU - APURIMAC	1,449,783	733,839	50.6%
18	2110366: CONSTRUCCION DE LA CARRETERA SAN FRANCISCO -SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA-SUYA, DEL DISTRITO DE SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	118,179	118,153	100.0%
19	2110379: CONSTRUCCION TROCHA CARROZABLE LLAULLIPATA-TIPIN-ANISPATA, OLLABAMBA, DISTRITO DE GAMARRA - GRAU - APURIMAC	615,952	549,859	89.3%
20	2112585: MEJORAMIENTO DE LA TROCHA CARROZABLE DE PILLUNI - PILLPINTO PAMPA - PISQUICOCHA - CHACAPATA DEL DISTRITO DE COTARUSE EN LA PROVINCIA DE AYMARAES - APURIMAC	1,353,110	1,272,006	94.0%
21	2113052: CONSTRUCCION CARRETERA OSCCOCCA-COTAHUARCAY-HUICHIHUA-HUAQUIRCA, DISTRITOS DE CHUQUIBAMBILLA Y HUAQUIRCA, PROVINCIA DE GRAU Y ANTABAMBA, REGION APURIMAC	103,070	103,070	100.0%
22	2113963: CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE TROCHA CARROZABLE TRAMO CAYHUACHAHUA - HUANCABAMBA (KM 09+000 AL KM 49+375) DE LOS DISTRITOS DE LUCRE Y ANDAHUAYLAS, PROVINCIAS DE AYMARAES Y ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	1,976,963	1,964,874	99.4%
23	2125552: MEJORAMIENTO CARRETERA AYAPAMPA - HUARACCOCCASA, DEL DISTRITO DE PAMPACHIRI, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	3,771,689	3,038,197	80.6%
24	2135281: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA MOYACCASA -PULCAY Y RIO PAMPAS, DISTRITO DE HUACCANA, PROVINCIA DE CHINCHEROS, REGION APURIMAC	79,050	75,145	95.1%

25	2144609: CONSTRUCCION PUENTE VEHICULAR HUACCANA - LUIS CARRANZA SOBRE EL RIO PAMPAS, DISTRITO DE HUACCANA - CHINCHEROS - APURIMAC	150,000	680	0.5%
26	2149944: REHABILITACION DEL PUENTE PAMPATAMA, DISTRITO DE TINTAY, PROVINCIA DE AYMARES - REGION APURIMAC	1,033,542	972,692	94.1%
27	2155690: CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR CCANCHI SOBRE EL RIO PAMPAS	68,728	0	0.0%
28	2155691: CONSTRUCCION DEL PUENTE TALA DE INTEGRACION DE LOS DISTRITOS DE MARGEN DERECHA E IZQUIERDA DEL RIO CHICHA DEL DISTRITO DE HUAYANA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	154,035	80,000	51.9%
29	2155775: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DESVIO CHOCLOCOCHAPAMPA - SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA, DISTRITO DE SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	2,348,370	2,348,370	100.0%
30	2156425: REHABILITACION, MEJORAMIENTO, AMPLIACION DE LA CARRETERA QUE UNE LAS LOCALIDADES DE ARGAMA, ROSASPATA Y CCORIPACCHA DEL DISTRITO DE KISHUARA Y, DISTRITO DE PACUCHA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	576,650	576,649	100.0%
31	2158178: MEJORAMIENTO VIAL DE LA AV. 28 DE JULIO DEL DISTRITO DE TALAVERA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	1,010,156	1,010,154	100.0%
32	2215649: MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL CAMINO VECINAL OVALO DEL NIÑO-COMUNIDAD DE POLTOCSA, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	25,000	25,000	100.0%
33	3000132: CAMINO DEPARTAMENTAL CON MANTENIMIENTO VIAL	9,900,569	947,423	9.6%
TOTALES		64,566,800	48,462,440	75.1%

Fuente: Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas

COMENTARIO:

Se observa en la tabla 2, que el gasto público de la Región de Apurímac para el año 2012, realizaron un avance del 75.1% de los proyectos en transportes, observándose que son 8 proyectos concluidos al 100%, ya que para el año 2012 se observa con 24 proyectos ejecutados por encima del 80% de avance.

Tabla 3

Gasto público en transportes en la región Apurímac en el año 2013

Orden	Proyecto	PIM	Girado	Avance
1	2001621: ESTUDIOS DE PRE-INVERSION	226,768	226,677	99,96%
2	2015685: MANTENIMIENTO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES	770,365	768,479	99,76%
3	2021318: CONSTRUCCION CARRETERA -MARAMARA-ANGOLA- CCANCHI DISTRITO DE HUACCANA, PROVINCIA DE CHINCHEROS, REGION APURIMAC	643,698	643,697	100,00%
5	2042141: CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DEL ACCESO VEHICULAR DE LA CARRETERA CURAHUASI ANTILLA COLLPA	4,015	2,558	63,71%
6	2042159: MEJORAMIENTO CARRETERA PICHUICA - MARJUNI, DISTRITO DE LAMBRAMA, PROVINCIA DE ABANCAY, REGION APURIMAC	1,172	1,172	100,00%
9	2074680: MEJORAMIENTO CARRETERA CASCABAMBA-URANMARCA-INCACHAKA DISTRITO DE URANMARCA, DISTRITO DE SANTA MARIA DE CHICMO - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	814,124	814,122	100,00%
10	2087240: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TRANSVERSAL - COTABAMBAS-GRAU-ABANCAY: TRAMO COYLLURQUI - OLLABAMBA - LAMBRAMA, REGION APURIMAC	396,896	396,613	99,93%
11	2091578: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA YACA - OCOBAMBA - TACCACCA - RUNAHUANUSCCA, DE LAS PROVINCIAS DE ABANCAY Y GRAU, REGION APURIMAC	969,705	864,521	89,15%
12	2095846: AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TAMBOBAMBA - MARA, TRAMO TAMBOBAMBA - ISURAY, DISTRITO TAMBOBAMBA, PROVINCIA DE COTABAMBAS - APURIMAC	2,817	1,815	64,43%
14	2102165: MEJORAMIENTO DE CARRETERA - CENTRO POBLADO PAMPAMARCA Y SUS ANEXOS	36,400	36,400	100,00%
15	2103642: MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL CHILLCAHUAYCCO - SAN JUAN DE KULA, DISTRITO DE SAN ANTONIO DE CACHI, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	61,600	61,516	99,86%
16	2105298: REHABILITACION DE LA VIA DE ACCESO CURPAHUASI - LAMBRAMA - TRAMO RATCAY - CAPILLA - HUANCARAMA - TACCATA, DISTRITO DE CURPAHUASI - GRAU - APURIMAC	59,556	58,925	98,94%
18	2110364: CONSTRUCCION CARRETERA PACCAYURA-PAYQUISTE-TAMBO-PAMPAHUIE-AHUAYTANI-TENERIA-HUAYLLATI, DISTRITOS DE PROGRESO Y HUAYLLATI, PROVINCIA DE GRAU - APURIMAC	815,328	415,702	50,99%

19	2110366: CONSTRUCCION DE LA CARRETERA SAN FRANCISCO -SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA-SUYA, DEL DISTRITO DE SAN MIGUEL DE CHACCRAMPA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	27,000	27,000	100,00%
20	2110379: CONSTRUCCION TROCHA CARROZABLE LLAULLIPATA-TIPIN-ANISPATA, OLLABAMBA, DISTRITO DE GAMARRA - GRAU - APURIMAC	77,249	76,556	99,10%
23	2113052: CONSTRUCCION CARRETERA OSCCOCCA-COTAHUARCAY-HUICHIHUA-HUAQUIRCA, DISTRITOS DE CHUQUIBAMBILLA Y HUAQUIRCA, PROVINCIA DE GRAU Y ANTABAMBA, REGION APURIMAC	65,644	65,643	100,00%
24	2113963: CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE TROCHA CARROZABLE TRAMO CAYHUACHAHUA - HUANCABAMBA (KM 09+000 AL KM 49+375) DE LOS DISTRITOS DE LUCRE Y ANDAHUAYLAS, PROVINCIAS DE AYMARAES Y ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	12,089	12,089	100,00%
25	2114044: CONSTRUCCION TROCHA CARROZABLE PACHACONAS - RAMAL HUANCARAY - DISTRITO DE PACHACONAS, PROVINCIA DE ANTABAMBA, REGION APURIMAC	260,337	132,065	50,73%
27	2135281: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA MOYACCASA -PULCAY Y RIO PAMPAS, DISTRITO DE HUACCANA, PROVINCIA DE CHINCHEROS, REGION APURIMAC	202,446	202,446	100,00%
28	2144609: CONSTRUCCION PUENTE VEHICULAR HUACCANA - LUIS CARRANZA SOBRE EL RIO PAMPAS, DISTRITO DE HUACCANA - CHINCHEROS - APURIMAC	650,000	650,000	100,00%
29	2149944: REHABILITACION DEL PUENTE PAMPATAMA, DISTRITO DE TINTAY, PROVINCIA DE AYMARAES - REGION APURIMAC	94,485	87,844	92,97%
32	2156425: REHABILITACION, MEJORAMIENTO, AMPLIACION DE LA CARRETERA QUE UNE LAS LOCALIDADES DE ARGAMA, ROSASPATA Y CCORIPACCHA DEL DISTRITO DE KISHUARA Y, DISTRITO DE PACUCHA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	422,012	422,01	100,00%
34	2162878: CONSTRUCCION DE LA VIA VECINAL MARA - APUMARCA, DISTRITO DE MARA - COTABAMBAS - APURIMAC	121,802	92,205	75,70%
37	2166178: CONSTRUCCION DEL PUENTE SUYLLUHUACCA SOBRE EL RIO CHUMBAO LOCALIDAD SAN JERONIMO, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	904,873	904,872	100,00%
38	2177627: CONSTRUCCION DE CAMINOS VECINALES A LAS ZONAS DE PRODUCCION AGRICOLA DE LAS LOCALIDADES DE HUASCATAY, CCALLASPUQUIO, CHUSPIRCA, DISTRITO DE PACOBAMBA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	104,909	104,903	99,99%
39	2178560: MEJORAMIENTO DE CAMINO VECINAL DEL II TRAMO, DE LAS LOCALIDADES DE ARGAMA ROSASPATA Y CCORIPACCHA, DISTRITO DE PACUCHA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	396,353	396,353	100,00%

40	2183768: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PACCHIPATA - CULLUNIIZQUIERDO - HUANCANE - URANMARCA - INKACHACA, DISTRITO DE URANMARCA - CHINCHEROS - APURIMAC	354,901	354,901	100,00%
42	2206520: CONSTRUCCION DE CAMINO VECINAL DEL CENTRO POBLADO DE HUASCATAY - MANA ATISCCA - PATY, DISTRITO DE PACOBAMBA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	223,792	223,738	99,98%
43	2213237: MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL CRUZ PATA - CCARANCALLA - YUNCA - PUYSO - AMPI - ACHANCHICC DE LOS DISTRITOS DE ANDAHUAYLAS, TALAVERA, SAN JERONIMO Y PACUCHA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	35,000	35,000	100,00%
44	2215649: MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL CAMINO VECINAL OVALO DEL NIÑO-COMUNIDAD DE POLTOCSA, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	917,744	917,733	100,00%
45	2218307: CREACION DE CAMINO VECINAL CHUYAMA - CHACCHAHUA - LLOCLLAPATA, DISTRITO DE HUACCANA - CHINCHEROS - APURIMAC	161,000	161,000	100,00%
46	2219615: CREACION DEL TERMINAL TERRESTRE DE CHINCHEROS, PROVINCIA DE CHINCHEROS - APURIMAC	479,864	479,864	100,00%
47	2226342: MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE LA CARRETERA OCOBAMBA - RANRACANCHA - EMPALME RUTA 3S, PROVINCIA DE CHINCHEROS - APURIMAC	95,267	95,267	100,00%
TOTALES		10409,211	9733,686	93,51%

Fuente: Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas

COMENTARIO:

Se observa en tabla 3, que el avance para los gastos públicos en transportes de Apurímac es del 93.51%, observándose que de los 47 proyectos ejecutados para el año 2013, solo 18 proyectos fueron ejecutados al 100%, pero así mismo se observó que 42 proyectos fueron ejecutados con un avance por encima del 80%.

Como se puede apreciar la eficiencia en el gasto público en transportes para el año 2013 en la Región Apurímac fue de 93,51 %

Tabla 4

Gasto público en transportes en la región Apurímac en el año 2014

Orden	Proyecto	PIM	Girado	Avance
1	2052369: MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCION CARRETERA CALLEBAMBA - INKACHACA - PARIABAMBA, PROVINCIA DE CHINCHEROS - APURIMAC	18,240	15,967	87,54%
2	2087240: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TRANSVERSAL - COTABAMBAS-GRAU-ABANCAY: TRAMO COYLLURQUI - OLLABAMBA - LAMBRAMA, REGION APURIMAC	2,873	2,872	99,97%
3	2091578: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA YACA - OCOBAMBA - TACCACCA - RUNAHUAÑUSCCA, DE LAS PROVINCIAS DE ABANCAY Y GRAU, REGION APURIMAC	263,670	202,869	76,94%
4	2095846: AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TAMBOBAMBA - MARA, TRAMO TAMBOBAMBA - ISURAY, DISTRITO TAMBOBAMBA, PROVINCIA DE COTABAMBAS - APURIMAC	37,751	35,395	93,76%
5	2100408: CONSTRUCCION TROCHA CARROZABLE HUAMBURQUE-VILLA MUCUROPAMPA-RIO PAMPAS, DISTRITO DE ONGOY - CHINCHEROS - APURIMAC	605,327	605,325	100,00%
6	2110364: CONSTRUCCION CARRETERA PACCAYURA-PAYQUISTE-TAMBO-PAMPAHUITE-AHUAYTANI-TENERIA-HUAYLLATI, DISTRITOS DE PROGRESO Y HUAYLLATI, PROVINCIA DE GRAU - APURIMAC	371,668	193,447	52,05%
7	2112585: MEJORAMIENTO DE LA TROCHA CARROZABLE DE PILLUNI - PILLPINTO PAMPA - PISQUICOCHA - CHACAPATA DEL DISTRITO DE COTARUSE EN LA PROVINCIA DE AYMARAES - APURIMAC	305,068	304,524	99,82%
8	2135281: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA MOYACCASA - PULCAY Y RIO PAMPAS, DISTRITO DE HUACCANA, PROVINCIA DE CHINCHEROS, REGION APURIMAC	529,266	529,265	100,00%
9	2166178: CONSTRUCCION DEL PUENTE SUYLLUHUACCA SOBRE EL RIO CHUMBAO LOCALIDAD SAN JERONIMO, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	96,730	96,73	100,00%
10	2183768: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PACCHIPATA - CULLUNIZQUIERDO - HUANCANE - URANMARCA - INKACHACA, DISTRITO DE URANMARCA - CHINCHEROS - APURIMAC	345,044	344,743	99,91%
11	2193606: CONSTRUCCION DE LA TROCHA CARROZABLE A LA LOCALIDAD DE HUANCAQUITA - TIAPARO, DISTRITO DE POCOHUANCA - AYMARAES - APURIMAC	562,005	556,599	99,04%
12	2206520: CONSTRUCCION DE CAMINO VECINAL DEL CENTRO POBLADO DE HUASCATAY - MANA ATISCCA - PATY, DISTRITO DE PACOBAMBA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	124,630	124,601	99,98%
13	2215649: MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL CAMINO VECINAL OVALO DEL NIÑO-COMUNIDAD DE POLTOCSA, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	307,237	307,236	100,00%

14	2218307: CREACION DE CAMINO VECINAL CHUYAMA - CHACCHAHUA - LLOCLLAPATA, DISTRITO DE HUACCANA - CHINCHEROS - APURIMAC	584,320	584,319	100,00%
15	2234903: MEJORAMIENTO Y REHABILITACION CAMINO VECINAL CHALLHUANI-PINOPAMPA-COCHABAMBA- MUÑAPUCRO, DISTRITO DE ANCO_HUALLO - CHINCHEROS - APURIMAC	103,061	103,061	100,00%
16	3000001: ACCIONES COMUNES	393,262	341,375	86,81%
17	3000476: VEHICULO HABILITADO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCIAS	762,309	580,86	76,20%
18	3000478: SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y COMPLEMENTARIOS FISCALIZADOS	1,477	1,477	100,00%
19	3000479: PERSONA AUTORIZADA PARA CONDUCIR VEHICULOS AUTOMOTORES	723,282	413,766	57,21%
TOTALES		6137,22	5344,431	87,08%

Fuente: Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas

COMENTARIO:

Se observa en la tabla 4, en el gasto público de transportes en el año 2014, siete proyectos superan un nivel de eficiencia del 100 %, la eficiencia anual ha sido del orden del 87,08 %

Tabla 5**Gasto público en transportes en la región Apurímac en el año 2015**

Orden	Proyecto	PIM	Girado	Avance
1	2106854: REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA ANDAHUAYLAS - PAMPACHIRI - NEGROMAYO	355,276	355,275	100.00%
2	2114044: CONSTRUCCION TROCHA CARROZABLE PACHACONAS - RAMAL HUANCARAY - DISTRITO DE PACHACONAS, PROVINCIA DE ANTABAMBA, REGION APURIMAC	315,538	306,462	97.12%
3	2158178: MEJORAMIENTO VIAL DE LA AV. 28 DE JULIO DEL DISTRITO DE TALAVERA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	277000	266,295	96.14%
4	2166178: CONSTRUCCION DEL PUENTE SUYLLUHUACCA SOBRE EL RIO CHUMBAO LOCALIDAD SAN JERONIMO, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	785,099	783,617	99.81%
5	2198147: CONSTRUCCION DE CAMINO VECINAL ENTRE PUMACHUCO - HUACCAN - TARAPAMPA - CCOÑECC - ACCOBAMBA, DISTRITO DE HUACCANA - CHINCHEROS - APURIMAC	190000	190000	100.00%
6	2206485: CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO TROCHA CARROZABLE SAN ANTONIO - IHUAYLLO - HUAYQUIPA, DISTRITO DE HUAYLLO - AYMARAES - APURIMAC	43,800	43,800	100.00%
7	2206520: CONSTRUCCION DE CAMINO VECINAL DEL CENTRO POBLADO DE HUASCATAY - MANA ATISCCA - PATY, DISTRITO DE PACOBAMBA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	987,992	986,783	99.88%
8	2215649: MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL CAMINO VECINAL OVALO DEL NIÑO-COMUNIDAD DE POLTOCSA, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	55,064	55,051	99.98%
9	3000479: PERSONA AUTORIZADA PARA CONDUCIR VEHICULOS AUTOMOTORES	591,881	493,621	83.40%
TOTALES		3,601,650	3,480,904	96.65%

Fuente: Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas

COMENTARIO:

Como se puede apreciar en la Tabla 5 se tiene una eficiencia promedio del 96,65 % del total de proyectos de inversión ejecutados, tres de ellos han logrado una eficiencia del 100%.

Tabla 6

Gasto público en transportes en la región Apurímac en el año 2016

Orden	Proyecto	PIM	Girado	Avance
1	2001621: ESTUDIOS DE PRE-INVERSION	180,000	179,999	100,00%
3	2112585: MEJORAMIENTO DE LA TROCHA CARROZABLE DE PILLUNI - PILLPINTO PAMPA - PISQUICOCHA - CHACAPATA DEL DISTRITO DE COTARUSE EN LA PROVINCIA DE AYMARAEES - APURIMAC	63,611	63,611	100,00%
4	2155691: CONSTRUCCION DEL PUENTE TALA DE INTEGRACION DE LOS DISTRITOS DE MARGEN DERECHA E IZQUIERDA DEL RIO CHICHA DEL DISTRITO DE HUAYANA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	885,000	884,961	100,00%
5	2162879: MEJORAMIENTO CARRETERA SAÑAYCA-PAMPACHIRI DE LOS DISTRITOS DE SAÑAYCA Y PAMPACHIRI, PROVINCIAS DE AYMARAEES Y ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	202,678	150,308	74,16%
6	2162880: CONSTRUCCION DE LA CARRETERA YANAKILLCA - SANTA ROSA - CERROTETA, DISTRITO DE JUAN ESPINOZA MEDRANO - ANTABAMBA - APURIMAC	302,163	270,118	89,39%
7	2166178: CONSTRUCCION DEL PUENTE SUYLLUHUACCA SOBRE EL RIO CHUMBEO LOCALIDAD SAN JERONIMO, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	845,986	845,984	100,00%
8	2177627: CONSTRUCCION DE CAMINOS VECINALES A LAS ZONAS DE PRODUCCION AGRICOLA DE LAS LOCALIDADES DE HUASCATAY, CCALLASPUQUIO, CHUSPIRCA, DISTRITO DE PACOBAMBA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	150,000	19,523	13,02%
9	2193606: CONSTRUCCION DE LA TROCHA CARROZABLE A LA LOCALIDAD DE HUANCAQUITA - TIAPARO, DISTRITO DE POCOHUANCA - AYMARAEES - APURIMAC	562,518	562,031	99,91%
10	2206485: CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO TROCHA CARROZABLE SAN ANTONIO - IHUAYLLO - HUAYQUIPA, DISTRITO DE HUAYLLO - AYMARAEES - APURIMAC	50,000	46,229	92,46%
11	2218307: CREACION DE CAMINO VECINAL CHUYAMA - CHACCHAHUA - LLOCCLLAPATA, DISTRITO DE HUACCANA - CHINCHEROS - APURIMAC	250,000	250,000	100,00%
12	2233903: CONSTRUCCION DE PUENTE PEATONAL HUAYO, ENTRE LOS DISTRITOS DE CURPAHUASI Y PROGRESO, PROVINCIA DE GRAU, REGION APURMAC.	40,000	18,499	46,25%
13	2244502: MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DEL CAMINO VECINAL TALAVERA - UCHUHUANCARAY - ORCCONMARCA - ACHANCHI - PISCHU - LLANTUYHUANCA - ACCOSCCA, DEL DISTRITO DE TALAVERA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	168,205	168,204	100,00%
14	3000001: ACCIONES COMUNES	647,023	546,424	84,45%
15	3000143: USUARIO DE LA VIA CON MAYOR CONOCIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL	45,000	35,485	78,86%

16	3000476: VEHICULO HABILITADO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCIAS	752,489	290,601	38,62%
17	3000478: SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y COMPLEMENTARIOS FISCALIZADOS	25,000	24,405	97,62%
18	3000479: PERSONA AUTORIZADA PARA CONDUCIR VEHICULOS AUTOMOTORES	576,323	480,488	83,37%
TOTAL		5745,996	4836,869	84,18%

Fuente: Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas

COMENTARIO:

Como se aprecia en la Tabla 6, se tiene una eficiencia promedio del 84,18 % sin embargo tan solo seis proyectos de inversión han llegado a una eficiencia del 100 %

Tabla 7

Gasto público en transportes en la región Apurímac en el año 2017

Orden	Proyecto	PIM	Girado	Avance
1	2001621: ESTUDIOS DE PRE-INVERSION	300,586	300,586	100,00%
2	2067070: CONSTRUCCION CAMINO VECINAL CHALHUANI, COTARMA, PISCAYA Y LUCUCHANGA DEL DISTRITO DE PICHIRHUA, PROVINCIA DE ABANCAY - APURIMAC	416,822	416,820	100,00%
3	2110364: CONSTRUCCION CARRETERA PACCAYURA-PAYQUISTE-TAMBO-PAMPAHUIE-AHUAYTANI-TENERIA-HUAYLLATI, DISTRITOS DE PROGRESO Y HUAYLLATI, PROVINCIA DE GRAU - APURIMAC	178,328	172,258	96,60%
4	2114044: CONSTRUCCION TROCHA CARROZABLE PACHACONAS - RAMAL HUANCARAY - DISTRITO DE PACHACONAS, PROVINCIA DE ANTABAMBA, REGION APURIMAC	34,163	27,479	80,43%
5	2135281: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA MOYACCASA -PULCAY Y RIO PAMPAS, DISTRITO DE HUACCANA, PROVINCIA DE CHINCHEROS, REGION APURIMAC	511,086	508,262	99,45%
6	2156425: REHABILITACION, MEJORAMIENTO, AMPLIACION DE LA CARRETERA QUE UNE LAS LOCALIDADES DE ARGAMA, ROSASPATA Y CCORIPACCHA DEL DISTRITO DE KISHUARA Y, DISTRITO DE PACUCHA - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	90,845	90,844	100,00%
7	2158178: MEJORAMIENTO VIAL DE LA AV. 28 DE JULIO DEL DISTRITO DE TALAVERA, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS, REGION APURIMAC	536,255	536,055	99,96%
8	2181967: MEJORAMIENTO DEL CAMINO VECINAL CHILLCAHUAYCCO - SAN JUAN DE KULA DEL DISTRITO DE SAN ANTONIO DE CACHI, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	190,200	180,199	94,74%
9	2215649: MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL CAMINO VECINAL OVALO DEL NIÑO-COMUNIDAD DE POLTOCSA, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	14,020	14,020	100,00%
10	2233903: CONSTRUCCION DE PUENTE PEATONAL HUAYO, ENTRE LOS DISTRITOS DE CURPAHUASI Y PROGRESO, PROVINCIA DE GRAU, REGION APURIMAC.	326,501	202,363	61,98%
11	2234903: MEJORAMIENTO Y REHABILITACION CAMINO VECINAL CHALLHUANI-PINOPAMPA-COCHABAMBA- MUÑAPUCRO, DISTRITO DE ANCO_HUALLO - CHINCHEROS - APURIMAC	500,000	432,224	86,44%
12	2264556: MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TOTORA - KILCATA - CCOTACCASA, DISTRITO DE OROPESA - ANTABAMBA - APURIMAC	178,160	178,160	100,00%

13	2280911: CREACION DE VEREDAS Y PAVIMENTACION ASFALTICA EN CALIENTE DESDE PUENTE COLONIAL - AV. LOS LIBERTADORES - HASTA PUENTE SUYLLUACCA, DISTRITO DE SAN JERONIMO - ANDAHUAYLAS - APURIMAC	220,000	88,000	40,00%
14	2338398: MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE ATENCION CON MAQUINARIA PESADA LAS EMERGENCIAS, PREVENCIÓN Y MITIGACION DE DESASTRES NATURALES DE LAS VIAS DE COMUNICACION DE CHINCHEROS Y ANDAHUAYLAS, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS - APURIMAC	793,531	43,531	5,49%
15	3000001: ACCIONES COMUNES	846,023	797,595	94,28%
16	3000143: USUARIO DE LA VIA CON MAYOR CONOCIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL	77,767	54,993	70,72%
17	3000476: VEHICULO HABILITADO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCIAS	484,489	429,886	88,73%
18	3000478: SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y COMPLEMENTARIOS FISCALIZADOS	25,000	19,744	78,98%
19	3000479: PERSONA AUTORIZADA PARA CONDUCIR VEHICULOS AUTOMOTORES	848,499	785,766	92,61%
TOTALES		6572,275	5278,785	80,32%

Fuente: Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas

COMENTARIO:

Como se aprecia en la Tabla 7, se tiene una eficiencia promedio del 80,32 % sin embargo tan solo cinco proyectos de inversión han llegado a una eficiencia del 100 %

En la Figura 1 se resumen la eficiencia del gasto público en la función Transportes en el Gobierno Regional de Apurímac para el periodo de estudio 2012 a 2017

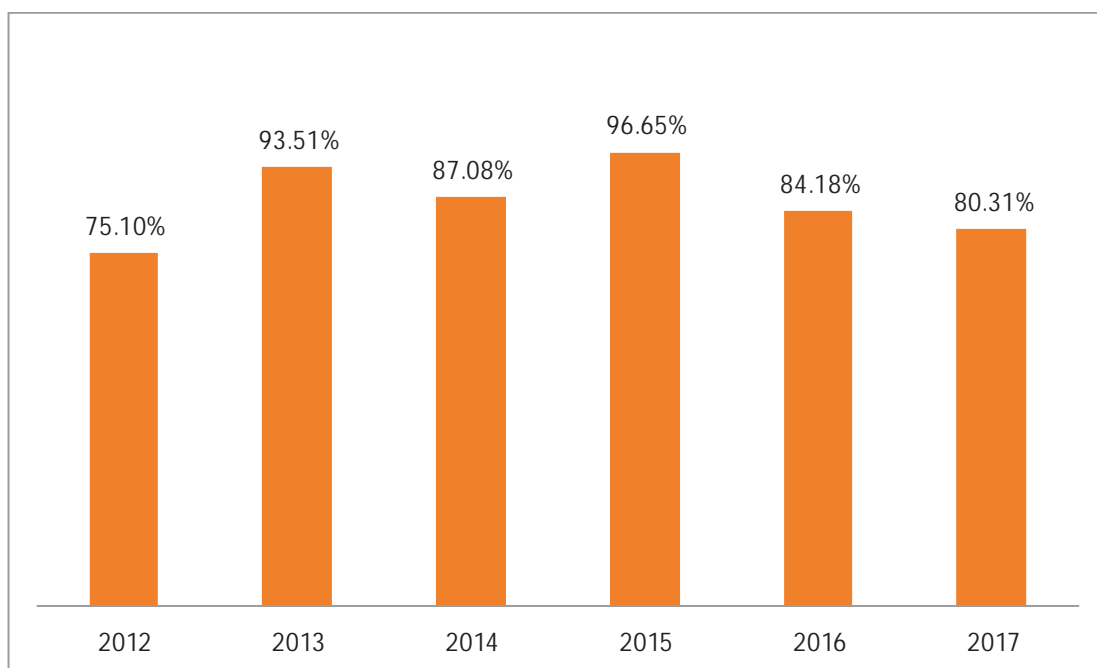


Figura 1: Comportamiento de la eficiencia del gasto en transporte – Región Apurímac

Fuente: Consulta amigable del Ministerio de Economía y Finanzas

Como se evidencia de una eficiencia de 75,10 % reflejado en la gestión del año 2012 se ha incrementado hasta un tope del 96,65 % presentado en el año 2015 para disminuir en el año 2017 hasta un nivel del 80,31 %

5.2. La calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017.

Tal como se ha presentado en la operacionalización de las variables, la calidad de vida de una población se manifiesta mediante tres dimensiones: la educación, la salud y el aspecto económico, en este sentido se ha recabado información de la ENAHO, es decir de la Encuesta Nacional de Hogares que tienen como indicadores clave, el promedio de años de estudio y el nivel de escolaridad alcanzado por la población de 15 a más años de edad, para la dimensión educativa, luego, el indicador de población que reporto padecer algún problema de salud crónico y población con alguna enfermedad, para la dimensión de salud, y el indicador de ingreso promedio mensual proveniente del trabajo para el caso de la dimensión económica de la calidad de vida

5.2.1. Dimensión de educación

Tabla 8: Comportamiento del promedio de años de estudio de la población de 15 a más años de edad en la Región Apurímac

Año	Años de Estudio
2012	9
2013	9.2
2014	9.1
2015	9.4
2016	9.2
2017	9.2

Fuente: Sistema de información regional para la toma de decisiones – INEI

Como se evidencia de la Tabla se tiene que el comportamiento de la escolaridad, es decir el promedio de años de estudio de la población mayor de 15 años, llega a los nueve años de estudio, es decir han completado los seis grado de primaria y los tres primeros grados de secundaria, evidenciándose una ligera mejora en el año 2017 si se compara con el año 2012.

Tabla 9**Comparativo del nivel de estudio alcanzado por la población en Apurímac**

Grado de Instrucción	2012		2017	
	f	%	f	%
Sin nivel	104	15.0%	91	13.6%
Educación inicial	35	5.1%	29	4.3%
Primaria incompleta	184	26.6%	210	31.3%
Primaria completa	86	12.4%	79	11.8%
Secundaria incompleta	115	16.6%	115	17.2%
Secundaria completa	88	12.7%	92	13.7%
Superior no universitaria Incompleta	10	1.4%	5	0.7%
Superior no universitaria completa	16	2.3%	7	1.0%
Superior universitaria incompleta	30	4.3%	27	4.0%
Superior universitaria completa	20	2.9%	15	2.2%
Postgrado universitario	4	0.6%	0	0.0%
TOTAL	692	100.0%	670	100.0%

Fuente: Datos procesados de la Encuesta Nacional de Hogares - INEI

Como se evidencia de los resultados presentados en la Tabla 9 se tiene que la mayor proporción de pobladores declaran haber estudiado el nivel primario en los dos años de estudio luego le siguen los pobladores que han estudiado secundaria, y la cantidad de personas que han llegado a cursar estudios superiores, apenas llega a un 10 % de la población total, de ahí que el indicador mostrado en la Tabla 8 refleja los años de estudio cursado por las personas en la Región Apurímac.

Se puede afirmar entonces, que la inversión en transportes, ha apoyado de manera relativa en el aspecto educativo, puesto que debería acerca a la población a mejores condiciones de educación, y una de ellas es el acceso de los estudiantes a las instituciones educativas y la facilidad para los maestros para desarrollar sus actividades educativas, permaneciendo mayores tiempos en las aulas.

Tabla 10**Línea de Base –Año 2012 – Nivel de Escolaridad – Región Apurímac**

Provincia	Años de educación (Población de 25 años y más)	Ranking
Abancay	8.26	23
Andahuaylas	5.79	55
Antabamba	5.87	138
Aymaraes	5.86	134
Cotabambas	4.42	135
Chincheros	5.25	191
Grau	5.77	161
Región Apurímac	6.15	141

Fuente: Índice de Desarrollo Humano departamental, provincial y distrital 2012 – PNUD

Como se evidencia de los resultados presentados en la Tabla 10 se tiene que la provincia con menor nivel de escolaridad es Chincheros seguido por la de Grau.

Se aprecia también que la provincia de Abancay, presenta un mejor nivel de escolaridad, con un promedio de 8,26 años, en tanto que la provincia de Andahuaylas registra apenas un 5,79 años de escolaridad.

El promedio regional según el PNUD es de apenas 6,15 años de escolaridad como línea basal.

5.2.2. Dimensión de Salud

Tabla 11

Línea de Base – Esperanza de vida al nacer – Región Apurímac

Provincia	Esperanza de vida al nacer	Ranking
Abancay	73.40	93
Andahuaylas	77.69	23
Antabamba	56.28	195
Aymaraes	67.33	170
Cotabambas	73.48	90
Chincheros	72.13	113
Grau	66.24	174
Región Apurímac	72.41	15

Fuente: Índice de Desarrollo Humano departamental, provincial y distrital 2012 – PNUD

Como se evidencia de la Tabla 11 se tiene que en el año 2012 la esperanza de vida al nacer en la Región Apurímac fue de 72,41 años de edad, las provincias que tienen una pobre esperanza de vida al nacer son Antabamba y Grau, quienes ocupan los puestos 1704 y 195 en el Ranking provincial a nivel nacional.

Mientras que las provincias de Andahuaylas con 77,69 años de vida, y Abancay con 73,40 años de vida como esperanza al nacer, presentan las mejores ubicaciones con los puestos 23 y 93 a nivel provincial

A nivel regional Apurimac se ubica en el puesto 15 a nivel nacional

Tabla 12**Comportamiento de la población que padece de alguna enfermedad**

Año	Población con alguna enfermedad (%)
2012	41.1
2013	48
2014	42.7
2015	41.8
2016	39.2
2017	42.3

Fuente: Sistema de información regional para la toma de decisiones – INEI

Como se aprecia en la Tabla 12 se tiene que en el año 2012 la población que padecía de alguna enfermedad, llegaba a un 41,1 %, para el año 2017 esta población se ha incrementado a 42,3 %. Esto quiere decir que la inversión en la función de transporte no ha servido para mejorar la situación. Entonces, porque se declara como objetivos globales en los proyectos de inversión de transportes el hecho de mejorar la calidad de vida de la población si esto en la práctica no ocurre así ¿quizás sean otros indicadores lo que se tengan que considerar para hacer posible su influencia? En el Proyecto SNIP 175111 con código InviertePe Numero 2215649 denominado “MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DEL CAMINO VECINAL OVALO DEL NIÑO-COMUNIDAD DE POLTOCSA, DISTRITO DE SAN JERONIMO, PROVINCIA DE ANDAHUAYLAS – APURIMAC” se hace mención en la descripción de la situación actual lo siguiente: “...**las emergencias que sucedan ya sean accidentes, enfermedades graves que requieran pronta evacuación no pueden ser atendidas por falta de una buena vía de evacuación, siendo esta parte de un alto índice de mortalidad....**” ¿ayudan o no ayudan? Entonces la morbilidad que no ha mejorado debe tener otros factores causales.

Tabla 13**Población que reportó padecer algún problema de salud crónico**

Año	Porcentaje respecto del total de población de cada ámbito geográfico
2012	28.9
2013	30.3
2014	35.3
2015	36.9
2016	38.1
2017	Sin dato

Fuente: Sistema de información regional para la toma de decisiones – INEI

Al igual que en la Tabla 12, los resultados que se presentan en la Tabla 13, no abonan para expresar que la inversión realizada en la función transportes ha mejorado la calidad de vida de la población. Puesto que de un 28,9 % que se tenía en el año 2012 se ha incrementado a un 38,1 % de personas que padecen de algún problema de salud crónico.

Desde luego, desde el punto de vista de la salud, los factores que han provocado un incremento en la población tenga mayores prevalencias de enfermedades crónicas deben tener otros factores causales.

No debe perderse de vista lo siguiente: “El crecimiento económico, la **calidad de vida** y el nivel de pobreza de un país están directamente vinculados a las características de su sistema de transporte” es más “**un buen sistema de transporte** reduce los costos generalizados del transporte, aumenta la productividad y la competitividad de sus economías y provee accesibilidad a mercados y servicios a comunidades aisladas. Es así que BID apoya a sus países clientes en mejorar la calidad, cobertura, capacidad y conectividad de la infraestructura de transporte mejorando la accesibilidad y conectividad”

5.2.3. Dimensión económica.

Tabla 14

Comportamiento basal del ingreso per cápita

Provincia	Ingreso familiar per cápita			
	2007	2010	2011	2012
Abancay	288.57	471.25	470.43	532.88
Andahuaylas	198.97	308.28	292.61	326.59
Antabamba	152.36	252.57	216.74	242.81
Aymaraes	170.46	255.75	231.02	254.62
Cotabambas	143.26	184.99	169.57	177.73
Chincheros	166.69	249.85	217.96	237.62
Grau	150.49	203.48	181.40	192.72
Región Apurímac	203.33	313.30	297.34	330.76

Fuente: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD

La lectura del comportamiento basal del ingreso per cápita familiar expresa que en promedio la región Apurímac contaba con apenas 330.76 soles por familia en el año 2012, de este promedio regional, las provincias de Abancay y Andahuaylas presentan mejores resultados puesto que en el caso de Abancay se ubica al tope con un promedio de 532,88 soles mientras que Andahuaylas apenas llega como ingreso familiar a 326,59. Toda esta información según la metodología utilizada por el PNUD para determinar el Índice de Desarrollo Humano.

Tabla 15**Comportamiento del Ingreso promedio mensual proveniente del trabajo**

Año	Soles
2012	620,00
2013	778.70
2014	841.60
2015	925.60
2016	889.40
2017	Sin dato

Fuente: INEI - Sistema de Información Regional para la Toma de Decisiones

En la información presentada en la Tabla 15 se tiene que el Ingreso promedio mensual del trabajo, se ha incrementado positivamente en el periodo materia de estudio.

Si se tiene presente que los “sistemas de transporte urbano eficientes son críticos para la vitalidad económica, el desarrollo y la competitividad global de las ciudades” entonces se alberga la posibilidad que en efecto la inversión en transportes ha significado el acceso de las personas a las oportunidades laborales.

Por ello, es importante destacar la inversión realizada, puesto que los pobladores si bien las condiciones de educación y salud, aún no han mejorado, en cambio el ingreso económico si ha mejorado, y eso permite también mejor calidad de vida en la población.

Se puede afirmar entonces que el transporte contribuye a generar crecimiento y puestos de empleo de diferentes maneras: es fuente de una gama variada de trabajos locales; ofrece buena formación y cualificación, aporta nuevas oportunidades a los proveedores; y fomenta una mejor conectividad dentro de las ciudades, generando también mejores oportunidades de calidad de vida

Tabla 16**Comportamiento del transporte interprovincial de pasajeros**

Año	Pasajeros
2012	355,759
2013	451,001
2014	575,297
2015	664,033
2016	660,561
2017	Sin información

Fuente: INEI - Sistema de Información Regional para la Toma de Decisiones

Las estadísticas presentadas en la Tabla 16 expresan con meridiana claridad que en efecto la inversión en transporte sea visto reflejada en una mayor movilidad de la población al interior de la región Apurímac, es así que de un total de 355,759 viajeros que tenía la Región en el año 2012, se ha incrementado a una cifra superior a los 650,000 viajeros en el año 2017, esto se debe al incremento de las empresas de transporte interprovincial, así como a la disminución en los tiempos de viaje, y consecuentemente al sinceramiento en las tarifas de transporte.

Desde luego todas estas circunstancias también aportan a la mejora de la calidad de vida de la población, puesto que les permite movilizarse sobre todo para contar con mejores oportunidades de empleo.

Se puede reafirmar la idea entonces de que “El transporte es un elemento constitutivo de la vida urbana, y así como su mejoramiento contribuye a elevar la calidad de vida de la población”

Tabla 17**Comportamiento del arribo de visitantes nacionales y extranjeros a establecimientos de hospedaje**

Año	Número de arribos
2012	299310
2013	316520
2014	403913
2015	378188
2016	487694
2017	538819

Fuente: INEI - Sistema de Información Regional para la Toma de Decisiones

Partiendo de la premisa que “es difícil hablar de calidad de vida en una ciudad si sus servicios de transporte público son deficientes y atentan contra la seguridad e integridad de sus usuarios”, entonces los resultados alentadores en el arribo de visitantes nacionales y extranjeros a establecimientos de hospedaje en la Región Apurímac, confirman los hallazgos de la Tabla 16, por ello, es importante, mejorar la vialidad

“Sin duda alguna, uno de los servicios que más influye en el comportamiento diario de las personas, es el sistema de transporte. Dado que estos incluyen factores tan simples, pero constantes como son: la **cercanía del paradero a nuestra casa o a la oficina**, si se trata de un sistema integrado y bien estructurado o de uno tradicional e independiente, de la **cantidad de personas que se desplazan** y del cupo disponible, de la hora de viaje, de la **seguridad en el sistema de transporte**, del costo del pasaje y el más importante, de la eficiencia en el tiempo de viaje”

Los datos permiten afirmar que en efecto el transporte influye en la calidad de vida de la población, pero aún falta integrar el concepto de calidad de vida en los segmentos de educación y salud.

5.3. El grado de influencia de la eficiencia del gasto público en transportes en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017.

Del análisis de los resultados presentados en los puntos anteriores, podemos llegar a establecer lo siguiente:

- a. En la dimensión educativa, si bien es cierto que los profesores llegan más rápido a sus centros de labor, los estudiantes, tienen mejores oportunidades de acceder a las instituciones educativas, sin embargo la influencia en esta dimensión aún es menor, la mejora de la escolaridad, aún tiene otros componentes factoriales que deben ser medidos.
- b. En la dimensión de salud, tampoco se han registrado variaciones en los principales indicadores, muy por el contrario, se han agravado las situaciones, puesto que se ha incrementado la prevalencia de personas con enfermedades crónicas.
- c. En la dimensión económica de la calidad de vida, se tiene que en efecto la inversión en la función transporte ha contribuido a mejorar el ingreso per cápita de las familias, la movilidad de las personas al interior de la región, así como el incremento de la afluencia de turistas nacionales y extranjeros.

CONCLUSIONES

1. La eficiencia del gasto público en transportes de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 tomando en cuenta el reporte del Ministerio de Economía y Finanzas se ubica en un promedio de 86,14 %
2. La calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 presenta en la dimensión escolaridad un nivel promedio de 9,2 años de escolaridad, en cuanto respecta a salud un 42 % de la población presenta alguna enfermedad, y el 38 % padece de enfermedades crónicas, en cuanto respecta a la dimensión económica, se han presentado mejoras en el ingreso familiar, llegando a 889 soles, un incremento en la movilidad interprovincial y un incremento notable en la afluencia de visitantes nacionales y extranjeros.
3. El grado de influencia de la eficiencia del gasto público en transportes en la calidad de vida de la población de la Región Apurímac periodo 2012 – 2017 se presenta en la dimensión económica, puesto que ha mejorado el ingreso de las personas, un incremento en la movilidad y una mayor afluencia de turistas nacionales e internacionales. No se aprecian mejoras en las dimensiones de educación y salud.

RECOMENDACIONES

1. Continuar con la línea de investigación iniciada respecto a medir no solo la cantidad de la ejecución del gasto público, sino también la medición de la calidad del gasto público, de manera tal que se cumplan con los objetivos propuestos y declarados en los proyectos de inversión
2. Profundizar en la identificación de los indicadores clave para medir la calidad de vida de la población, en especial de aquellos indicadores que permitan apreciar de mejor manera la influencia de la inversión pública.
3. Proponer a las autoridades, una mayor comunicación entre los sectores de infraestructura y desarrollo social a efectos de que la inversión pública realmente tenga efectos en la calidad de vida de la población.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfageme, M., & Guabloche, M. (2009). Estado, gasto público y desarrollo de las capacidades: Una aproximación. Lima: BCP.
- Almeida, E. (s.f.).
- Almeida, E., & Guimarães, P. (2014). *Economic growth and infrastructure in Brazil: A spatial multilevel approach*. European Regional: Science Association.
- Ardila, R. (2003). Calidad de vida: una definición integradora. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 161-164.
- Bardhan, I. (1995). Data envelopment analysis and frontier regression approacher for evaluating the efficiency of public sector activities. Texas: Applications to public school education in Texas.
- Calderón, C., & Servén, L. (2014). *Infrastructure, growth, and inequality. Policy Research Working Paper*. Washington: Banco Mundial.
- Castillo, O. (2001). *Parámetros para medir la eficiencia y eficacia de los presupuestos públicos. Balance de las experiencias de aplicación del presupuesto por resultados*. Recuperado el 4 de Junio de 2018, de http://www.asip.org.ar/es/seminarios/int028/ponencias/02_a.php
- Ciudadana LV. (2002). *Veeduría Ciudadana al Plan de Desarrollo. Sistema de Indicadores de Calidad de Vida*. Medellín: Medellín.
- COADI. (2008). Unidad de calidad de vida. Lima: COADI.
- Coll, V., & Blasco, O. (2001). *Evaluación de la eficiencia mediante el análisis envolvente de datos*. Recuperado el 4 de Junio de 2018, de www.eumed.net/libros/2006c/197/
- Cornejo, E. (Agosto de 2010). MTC: Ejecución Presupuestal comparada 1999 - 2010. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Cruzado, Y. J., & Gómez, L. E. (Junio de 2015). Análisis de la eficiencia del gasto público en la red de salud Bagua 2010 - 2012. Chiclayo: Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.
- Dijkers, M. (1997). Quality of life after spinal cord injury: a meta analysis of the effects of disability components. *Spinal Cord*.
- Estadística DAND. (1997). *Encuesta Calidad de Vida*. Bogotá.
- Evans, M., & Simon, E. (1999). *Manual de psicología de la salud*. Madrid: Ed. Biblioteca Nueva S.L.
- Fariñas. (1986). Gastos ordinarios y extraordinarios. Argentina, Argentina.

- Fundación Bancaja. (2015). *Índice de Desarrollo Humano*. Recuperado el 5 de Abril de 2018, de http://www.fundacionbancaja.es/archivos/publicaciones/04_Capitulo-4.pdf
- Ganga, F., Cassinelli, A., Piñones, M., & Quiroz, J. (2014). El concepto de eficiencia organizativa: una aproximación a lo universitario. *Revista lider*, 126-150.
- Hermoza, M. (2016). Presupuesto por resultados y el gasto público en el gobierno regional y los gobiernos locales de la Libertad, periodo 2000-2015. Trujillo: Universidad Nacional de Trujillo.
- Hernangómez, J. (1988). La empresa como organización: una propuesta de delimitación de su concepto. España: Universidad de Valladolid.
- Ibarra, A. (2010). *Introducción a las finanzas públicas*. Recuperado el 4 de Abril de 2018, de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2010a/665/CONCEPTO%20DE%20GASTO%20PUBLICO.htm>
- Jáuregui, A. (2002). Funciones del Estado sobre la economía. Lima: Universidad del Pacífico.
- Lusthaus, C. (2002). *Evaluación organizacional: Marco para mejorar el desempeño*. Recuperado el 4 de Junio de 2018, de <http://books.google.cl/books?id=ZurwICDCcQsC&printsec=frontco>
- Machado, R., & Toma, H. (2017). Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú. *Economía*, 9-46.
- Martín, J., & López, M. (2007). *La medida de la eficiencia en las organizaciones sanitarias. Presupuesto y gasto público*. Lima: Secretaría General de Presupuesto y Gastos.
- McCall, S. (1975). Quality of life Social Indicators. *Social Indicators Research*.
- Mesa de Concertación para la lucha contra la pobreza. (2016). *El Índice de Desarrollo Humano*. Recuperado el 5 de Abril de 2018, de <https://www.mesadeconcertacion.org.pe/el-indice-de-desarrollo-humano>
- Mostajo, R. (2000). Productividad del sector público, evaluación de la gestión del gasto público e indicadores de desempeño en Guatemala. Guatemala: CEPAL - serie política fiscal.
- Núñez, R., & Modrego, A. (2004). *Determinantes de la eficiencia técnica en la actividades I+DT de los centros tecnológicos españoles*. Recuperado el 4 de Junio de 2018, de http://mpira.ub.unimuenchen.de/38685/1/MPRA_paper_38685.pdf
- O'Connor, R. (1995). Development of the health effects scales. National Centre for Health Program Evaluations (NHMRC).
- Parfid, D. (1998). Calidad de vida. México: Económica FdC editor.

- Perdomo, J., & Mendieta, J. (2007). Factores que afectan la eficiencia técnica y asignativa en el sector cafetero colombiano. *Revista desarrollo y sociedad*.
- Picchio, A. (2009). Condiciones de vida: Perspectivas, análisis económicos y políticas públicas. *Revista Económica Crítica*, 27-54.
- Planeación DNd. (1998). *Informe de Desarrollo Humano para Colombia, El Índice de Condiciones de Vida*. Bogotá.
- PNUD. (2003). *Informe sobre el Desarrollo hUMANO*. Madrid: PdINUpeD.
- Profamilia. (2000). *Encuesta Nacional de Demografía y Salud*. Bogotá: ENDS.
- Quinteros, J. (2008). *Determinantes de la eficiencia técnica en las empresas colombianas, 2001-2004*. Recuperado el 4 de Junio de 2018, de <http://ideas.repec.org/a/col/000217/005648.html>
- Raffo, E., & Ruiz, E. (2005). *Fronteras de eficiencia para operadores de decisiones*. Obtenido de <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=81680212>
- Ramírez, A. (1998). *Hacienda pública*. Santa Fe de Bogotá: Editorial Temis S.A.
- Romero, C. A. (2016). Análisis de la ejecución de la inversión pública y su incidencia en la calidad de vida de la población: Región La Libertad periodo 2009 - 2014. Trujillo: Universidad Nacional de Trujillo.
- Salas, C., & Garzón, M. (2013). La noción de calidad de vida y su medición. *CES Salud Pública*, 36-46.
- Servén, L. (2015). *Infrastructure and economic development: Presentación en la reunión anual del Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial*. Lima: Mimeo.
- Spilker, B. (1996). *Introduction to quality of life and pharmacoeconomics in clinical trial*. Philadelphia: Lippincott - Raven Publishers .
- Straub, S. (2011). Infrastructure and development: A critical appraisal of the macro - level literature. *Journal of Development Studies*, 683-708.
- Tanzi, V. (2000). *El papel del Estado y de la calidad del Sector Público*. Lima: IMF.
- Trillo del Pozo, D. (2002). *La función de distancia: un análisis de la eficiencia en la Universidad*. España: Universidad Rey Juan Carlos .
- UNDP. (1999). *Human Development Report*. New York: Oxford University.
- Urrea, F. (2004). *Condiciones sociodemográficas, pobreza y desigualdad en el Valle de Cauca: un análisis basado en el Encuesta de calidad de vida*. Cali: DANE.
- Urrunaga, R., & Aparicio, C. (2012). Infraestructura y crecimiento en el Perú. *Revista de la CEPAL*, 157-177.

- Vásquez, A., & Bendejú, L. (2008). Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú. Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES) Y Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).
- Ventegodt, S. (1998). *Estudio sobre la relación entre la calidad de vida y los sucesos traumáticos en la vida temprana - 30 años de seguimiento*. Dinamarca: Centro de investigación de calidad de vida.
- Vera, S. (2009). *Programador en Sistemas Administrativos*. Recuperado el 4 de Abril de 2018, de http://www.ispn4-santafe.edu.ar/Carreras/Programador/Trabajos/Finanzas_1.pdf
- Webb, R. (2013). *Conexión y despegue rural*. Lima: Universidad Sa Martín de Porres e Instituto Perú.