



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y

ADMINISTRATIVAS

ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES



ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LA GESTION PÚBLICA EN EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE LA PROVINCIA DE HUANCANE

TESIS

PRESENTADA POR:

Bach. IRMA PACCO CHURA

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

CONTADOR PÚBLICO

PUNO – PERÚ

2018



NOMBRE DEL TRABAJO

ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LA GESTION PÚBLICA EN EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE LA PROVINCIA DE HUANC

AUTOR

IRMA PACCO CHURA

RECUENTO DE PALABRAS

23704 Words

RECUENTO DE CARACTERES

131799 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS

141 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO

1.2MB

FECHA DE ENTREGA

Sep 7, 2023 11:01 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME

Sep 7, 2023 11:03 AM GMT-5

● **16% de similitud general**

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base

- 15% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 5% Base de datos de trabajos entregados
- 1% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

● **Excluir del Reporte de Similitud**

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 15 palabras)





DEDICATORIA

Dedicado a mis padres por el inmenso sacrificio y apoyo incondicional en todo momento.

A mi esposo y a mis hijos por su paciencia, comprensión y aliento que me dieron para cumplir mis sueños.

Irma Pacco Chura



AGRADECIMIENTOS

A Dios, por guiar mis pasos en el sendero de la vida y ayudarme a tomar las más sabias decisiones.

A la Universidad Nacional del Altiplano y a mi Escuela Profesional de Ciencias contables, a los docentes en especial a mi asesor y a todas las personas que hicieron posible la elaboración del presente trabajo.

Irma Pacco Chura



ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTOS	
ÍNDICE GENERAL	
ÍNDICE DE FIGURAS	
ÍNDICE DE TABLAS	
ÍNDICE DE ACRÓNIMOS	
RESUMEN	15
ABSTRACT.....	16
CAPÍTULO I	
INTRODUCCIÓN	
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	19
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	21
1.2.1. Problema general.....	21
1.2.2. Problemas específicos	21
1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	21
1.3.1. Hipótesis general	21
1.3.2. Hipótesis específicas	22
1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	22
1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	23
1.5.1. Objetivo general	23
1.5.2. Objetivos específicos	24



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1.	ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	25
2.1.1.	Antecedente internacional.....	25
2.1.2.	Antecedente nacional.....	25
2.1.3.	Antecedente local.....	28
2.2.	MARCO TEÓRICO.....	29
2.2.1.	Planificación Estratégica.....	29
2.2.2.	Estructura de la planificación estratégica.....	30
2.2.3.	Evolución de la gestión pública.....	33
2.3.	MARCO CONCEPTUAL.....	62
2.3.1.	Año Fiscal.....	62
2.3.2.	Asignación Presupuestal.....	62
2.3.3.	Avance financiero.....	62
2.3.4.	Avance físico.....	63
2.3.5.	Calendario de compromiso.....	63
2.3.6.	Certificación presupuestal.....	63
2.3.7.	Compromiso.....	63
2.3.8.	Crédito Presupuestario.....	64
2.3.9.	Eficacia.....	64
2.3.10.	Eficiencia.....	64
2.3.11.	Ejecución presupuestaria.....	64
2.3.12.	Estrategia.....	65
2.3.13.	Fuente de Financiamiento.....	65
2.3.14.	Instituto Vial provincial.....	65



2.3.15. Inventario Vial Geo Referenciado	66
2.3.16. Gestión	66
2.3.17. Planificación.....	67
2.3.18. Municipalidad.	67
2.3.19. Plan Estratégico del IVP.	68
2.3.20. Plan Operativo Institucional (POI)	68
2.3.21. Plan Vial Provincial Participativo – (PVPP).....	69
2.3.22. Presupuesto	69
2.3.23. Presupuesto Institucional de Apertura (PIA)	70
2.3.24. Presupuesto Institucional Modificado (PIM).....	70
2.3.25. Programas Presupuestales (PP).....	70
2.3.26. Provias Descentralizado.	70
2.3.27. Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones	71
2.3.28. Recursos Ordinarios.....	71
2.3.29. Reversión	71

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO.....	72
3.2. PROCEDENCIA DEL MATERIAL UTILIZADO.....	72
3.2.1. Técnica	72
3.2.2. Instrumento	72
3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO.....	72
3.3.1. Población.....	72
3.3.2. Muestra.....	73
3.4. DISEÑO DE ESTADÍSTICO	73



3.5. VARIABLES	74
3.6. ANÁLISIS DE RESULTADOS	74
CAPÍTULO IV	
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	
4.1. RESULTADOS.....	75
4.1.1. Análisis para la aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional	75
4.1.2. Evaluación del nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestal en el logro de las metas en el instituto vial provincial de la provincia de Huancané	92
4.1.3. Análisis de la programación de los procesos de contratación de bienes y servicios y su repercusión en la ejecución presupuestal en el instituto vial provincial de la provincia de Huancané	99
4.2. DISCUSIÓN	113
V. CONCLUSIONES	116
VI. RECOMENDACIONES	120
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	122
ANEXOS.....	124

Área: Ciencias económico empresariales

Línea: Gestión pública y privada

Fecha de sustentación: 31 de mayo del 2018.



ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Evolución del desarrollo de los IVPs	51
Figura 2. Propuesta del Organigrama estructural del Instituto Vial Provincial de Huancané	60
Figura 3. Encuesta según género.....	76
Figura 4. Finalidad de la creación del IVP Huancané.....	78
Figura 5. Acreditación de documentos del IVP como un IVP implementados	79
Figura 6. Situación actual del PVPP	81
Figura 7. Régimen o modalidad laboral del equipo técnico, comité directivo del IVP	82
Figura 8. Antigüedad de cargo del equipo técnico, comité directivo del IVP y funcionarios de la MPH.....	84
Figura 9. Gestiones en cuanto a expedientes en favor del IVP.....	85
Figura 10. Acuerdos del comité directivo implementados en cuanto a gestión vial en los años 2015- 2016.....	87
Figura 11. Considera que es necesario contar con documentos e instrumentos de gestión en la gerencia del IVP Huancané para mejorar la gestión	88
Figura 12. Gestiones para la operatividad (RUC, CTA, CTE, SEACE, SIAF, UF) del IVP de la Provincia de Huancané	90
Figura 13. Toma de decisiones en el IVP Huancané	91
Figura 14. Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2015	93
Figura 15. Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2016	96



Figura 16.	Análisis comparativo de la ejecución de presupuesto según metas en porcentajes periodos	97
Figura 17.	¿Los procesos de contratación de bienes y servicios se cumplen de acuerdo a lo programado?	99
Figura 18.	¿Cómo afecta en la ejecución presupuestal el cumplimiento de la aplicación de los procesos de contratación de bienes y servicios?	101
Figura 19.	Sujeto de investigación de hipótesis general.	104
Figura 20.	Sujeto de investigación de hipótesis específica 1	105
Figura 21.	Sujeto de investigación de hipótesis específica 2	107
Figura 22.	Sujeto de investigación de hipótesis específica 2	109
Figura 23.	Sujeto de investigación de hipótesis específica 3	112



ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Estructura de la asignación del Presupuesto para el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané, 2016.....	44
Tabla 2. Nivel de desarrollo de los IVPs	50
Tabla 3. Población total por ámbito geográfico	52
Tabla 4. Población por Distritos, Urbana y Rural	53
Tabla 5. Encuesta según género.....	76
Tabla 6. Finalidad de creación del Instituto Vial Provincial Huancané	77
Tabla 7. Acreditación de documentos del IVP como un IVP implementado.....	79
Tabla 8. Situación actual del PVPP	80
Tabla 9. Régimen o modalidad laboral del equipo técnico, comité directivo del IVP	82
Tabla 10. Antigüedad de cargo del equipo técnico, comité directivo del IVP y funcionarios de la MPH.....	83
Tabla 11. Gestiones en cuanto a expediente en favor del IVP	85
Tabla 12. Acuerdos del comité directivo implementados en cuanto a gestión vial en los años 2015-2016.....	86
Tabla 13. Considera que es necesario contar con documentos e instrumentos de gestión en la gerencia del IVP Huancané para mejorar la gestión	88
Tabla 14. Gestiones para la operatividad (RUC, CTA CTE, SEACE SIAF y UF) del IVP de la Provincia de Huancané	89
Tabla 15. Toma de decisiones en el IVP Huancané	91
Tabla 16. Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2015	92



Tabla 17.	Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2016	94
Tabla 18.	¿Los procesos de contratación de bienes y servicios se cumplen de acuerdo a lo programado?	99
Tabla 19.	¿Cómo afecta en la ejecución presupuestal el cumplimiento de la aplicación de los procesos de contratación de bienes y servicios?	100
Tabla 20.	Grado de correlación	102
Tabla 21.	Sujeto de investigación de hipótesis general	103
Tabla 22.	Sujeto de investigación de hipótesis específica 1	105
Tabla 23.	Sujeto de investigación de hipótesis específica 2	108
Tabla 24.	Sujeto de investigación de hipótesis específica 3	111



ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

(CAP)	: Cuadro de Asignación de Personal
(CEPLAN)	: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
(CGR)	: Contraloría General de la República
(CND)	: Consejo Nacional de Descentralización
(DEP)	: Dirección Ejecutiva de Proyectos
(DNTP)	: Dirección Nacional de Tesoro Público
(EDPYMES)	: Entidades de Desarrollo de las Pequeñas y Micro Empresas
(GEMA)	: Gestión de Mantenimiento
(INEI)	: Instituto Nacional de Estadística e Informática
(IVP)	: Instituto Vial Provincial
(LOM)	: Ley Orgánica de Municipalidades
(MRCV)	: Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales
(MEF)	: Ministerio de Economía y Finanzas
(MOF)	: Manual de Organizaciones y Funciones
(MTC)	: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
(MYPES)	: Micro y Pequeñas Empresas
(OCZ)	: Oficinas de Coordinaciones Zonales
(OPD)	: Organismo Público Descentralizado
(PCM)	: Presidencia del Consejo de Ministros
(PEA)	: Población Económicamente Activa
(PDZP)	: Provias Descentralizado Zonal Puno
(PIA)	: Presupuesto Institucional de Apertura
(PIM)	: Presupuesto Institucional Modificado
(POI)	: Plan Operativo Institucional



- (RO)** : Recursos Ordinarios
- (ROF)** : Reglamento de Organización y Funciones
- (SEACE)** : Sistema Electrónico de Adquisiciones y Contrataciones del Estado
- (SIAF)** : Sistema Integrado de Administración Financiera
- (SISMOP)** : Sistema de Monitoreo de Proyectos
- (SNIP)** : Sistema Nacional de Inversión Pública
- (TDR)** : Términos de Referencia
- (TUO)** : Texto Único Ordenado
- (UIT)** : Unidad Impositiva Tributaria
- (UGA)** : Unidad Gerencial de Administración
- (UGDI)** : Unidad Gerencial de Desarrollo Institucional
- (UGTR)** : Unidad Gerencial de Transporte Rural



RESUMEN

En la investigación: “Estrategias para mejorar la gestión pública en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané” se planteó como objetivo: determinar la influencia de las estrategias para mejorar la gestión pública del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané. En relación a la metodología, la investigación tuvo un diseño descriptivo, los métodos utilizados fueron el deductivo, inductivo, analítico, sintético y estadístico. La población estuvo conformada por 15 personas. Las técnicas utilizadas fueron la aplicación de una encuesta y una entrevista. Se arribó a la siguiente conclusión: el problema existente en el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané es la deficiente ejecución del presupuesto transferido por Provias descentralizado Nacional a los IVP’s a través de gobiernos locales provinciales para su ejecución tercerizada a través de microempresas de mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales, el cual se manifiesta en la reversión del presupuesto generado por desconocimiento del manejo de instrumentos de gestión administrativa del equipo técnico del IVP; inadecuados y retrasos en los procesos de licitación de microempresas de Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales; tardía suscripción del convenio entre el gobierno local provincial y Provias Descentralizado Nacional; desconocimiento e incumplimiento del Instructivo N° 002- N°002-2009-MTC/21 de rendiciones financieras de gastos operativos y de mantenimiento rutinario tanto físico y virtual vía EXTRANET en el portal de Provias.

Palabras claves: Cumplimiento de metas, Ejecución presupuestal, Estrategias de mejora, Gestión pública, Programación presupuestal.



ABSTRACT

In the research: "Strategies to improve public management in the Provincial Road Institute of the province of Huancané" was proposed as an objective: to determine the influence of strategies to improve public management of the Provincial Road Institute of the province of Huancané. In relation to the methodology, the research had a descriptive design, the methods used were deductive, inductive, analytical, synthetic and statistical. The population consisted of 15 people. The techniques used were the application of a survey and an interview. The following conclusion was reached: the existing problem in the Provincial Road Institute of the province of Huancané is the poor execution of the budget transferred by Provias decentralized to the IVP'sa national through provincial local governments for execution outsourced through microenterprises of Routine Maintenance of Neighborhood Roads, which manifests itself in the reversal of the budget generated due to ignorance of the management of administrative management tools of the IVP technical team; inadequate and delays tender processes of micro-enterprises of Routine Maintenance of Neighborhood Roads; late signing of the agreement between provincial local governments and Decentralized National Provias; ignorance and noncompliance with Instruction N ° 002- N ° 002-2009-MTC / 21 of financial surrender of operating expenses and routine physical and virtual maintenance via EXTRANET on the Provias portal.

Keywords: Achievement of goals, Budget execution, Budget programming, Improvement strategies, Public management.



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

El propósito de la siguiente investigación fue buscar las estrategias aplicables para el buen funcionamiento de la gestión pública del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané. A través de un plan estratégico se planteó conseguir el cumplimiento de la misión y alcanzar la propia visión institucional.

El problema evidente en el Instituto Vial Provincial Huancané, es la falta de implementación actualizada de los documentos de gestión, deficiente ejecución de presupuestos transferidos por Provias Descentralizado Nacional a los Institutos Viales Provinciales a través de los Gobiernos locales para su ejecución tercerizada por medio de las microempresas, lo que se puede apreciar en la reversión del presupuesto generado por desconocimiento del manejo de instrumentos de gestión administrativa del equipo técnico como SIAF, LCA; retraso en la convocatoria de microempresas para el mantenimiento rutinario de caminos vecinales; retraso en la suscripción del convenio entre el gobierno local provincial y Provias descentralizado; desconocimiento e incumplimiento del instructivo N° 001-2016-MTC/21; rendición financiera en el sistema extranet, el seguimiento y monitorio de la ejecución descentralizada del mantenimiento rutinario de caminos vecinales.

Mediante la aplicación de la teoría y los conceptos de Estrategia de Mejora, se determinó como un modelo adecuado, que tiene un grado de influencia en la mejora de la gestión pública del Instituto Vial Provincial Huancané.

Los resultados de la presente investigación permitirán encontrar soluciones frente al escaso desarrollo mostrado por el IVP – Huancané, durante los últimos años. Al confirmarse la relación o el grado de influencia de las estrategias de mejora a aplicarse en el cambio de



la gestión pública de dicha organización, este contribuyó a un mejoramiento integral en la gestión del IVP Huancané.

La investigación también contribuirá con el Instituto Vial Provincial a generar un cambio en la gestión pública, buscando mecanismos para subir el nivel de productividad y de esta manera el Instituto Vial Provincial, ejerció una mejor gestión vial dentro de la provincia de Huancané, mejorando de esta forma la calidad de vida de los pobladores de las comunidades a través de vías mejor transitadas. El trabajo estuvo organizado de la siguiente manera:

En el Capítulo I, se describe el problema de investigación, indicando evidencias objetivas que demuestran su validez. Luego se formula el problema definiéndolo de manera general y específica. Los objetivos señalan el propósito de la investigación en lo que concierne a mejorar la gestión pública del Instituto Vial Provincial Huancané.

El capítulo II se refiere al marco teórico o revisión de la literatura. Inicialmente se da cuenta de los diferentes antecedentes que preceden al trabajo, de forma concreta y objetiva, luego se construye un cuerpo teórico vinculado a la variable de investigación, también se establece la definición de términos básicos. Se concluye el capítulo con la construcción de hipótesis que más adelante han sido confirmadas.

En el capítulo III, se procede a sistematizar el diseño metodológico para el tratamiento de datos que se recogieron, explicando el diseño de investigación y los métodos utilizados; también se hace hincapié en las técnicas e instrumentos de investigación, la población y muestra, el plan de recolección y tratamiento de datos y el diseño estadístico.

En el capítulo IV, se muestra los resultados de la investigación a través del análisis e interpretación de los datos recolectados y el mismo proceso de procesamiento en el cual se



demuestra la efectividad de las estrategias de mejora para mejorar la gestión pública del Instituto Vial Provincial Huancané.

La investigación culmina con el planteamiento de las conclusiones de forma coherente y obedeciendo a lo planteado en las definiciones, objetivos e hipótesis. También se realizan recomendaciones que son útiles no sólo a la población beneficiaria, sino también a poblaciones pertenecientes a otras realidades y a las entidades públicas vinculadas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Igualmente se da cuenta de las referencias bibliográficas según el estilo A.P.A. (American Psychological Association) y finalmente, se exponen los anexos que han servido para la experimentación de la investigación.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La mejora de la administración pública es un proceso constante, lo que significa que a menudo se necesitan esfuerzos repetidos para superar sus defectos. Esto se consigue mediante una combinación de esfuerzos eficaces y reformas tangibles, no con una sola reforma. En otras palabras, es esencial afrontar la reforma de la gestión de funcionamiento de la administración pública entendiendo que casi con toda seguridad será una transformación incremental.

El Administración de Transportes y Comunicaciones (2012), a través del Instituto Vial Provincial, es el que programa y ejecuta presupuestos de sustento rutinario de vías generales, es presidido por el titular del pliego e integrados el comité directivo de los alcaldes Para ello, cuenta con los fondos previstos por la legislación bajo el epígrafe de "recursos ordinarios", la legislación 30066 del Mantenimiento Rutinario de Carreteras Descentralizadas, y las contribuciones de cada gobierno local de acuerdo con cada IVP del plan operativo del Decentr. Sus acciones pretenden satisfacer la demanda de carreteras en buen estado de transitabilidad en beneficio de la comunidad de usuarios transportistas y de



la población rural alejada en su conjunto. El inconveniente en materia de gestión administrativa y cumplimiento presupuestal del gobierno local provincial a través del IVP, reside en la nulidad oportuna de los didácticos, gestiones engorrosas de los administradores de los IVP provincial y Distritales del presupuesto presentado a Provas Descentralizado, de las directivas del Seminario Vial Provincial, de las directrices de ejecución de las cuentas financieras y del presupuesto de gastos. y Distrital (IVP's).

El inconveniente existente en el Instituto Vial Provincial es la, defectuosa tramite documentario, La realización de los presupuestos trasladados por Provia disgregado Para el mantenimiento ordinario de las carreteras locales, nacional a IVP a través de los gobiernos locales regionales. que se externaliza la ejecución a través de microempresas, que se refleja en la inversión del presupuesto producido por: Firma tardía de acuerdos entre los gobiernos provinciales locales y la Dirección Nacional de Vialidad Descentralizada (Provas Descentralizado Nacional); procesos de licitación inadecuados y demorados para microempresas de mantenimiento regular de las carreteras locales; El equipo técnico de los IVP no siguió el instructivo N° 002- N°002-2009-MTC/21 sobre reporte financiero de costos vía EXTRANET en el sitio descentralizado de Provas, y mantenimiento rutinario, tanto físico como virtual.

El presente proyecto de investigación se sugiere como resultado. “Estrategias para la mejora de la Gestión Publica en el Instituto Provincial de Huancané”, cuantificar la importancia administrativa y económica de las fuerzas motrices de la inversión presupuestaria del Seminario Vial Territorial de Huancané, y En el presente trabajo de investigación se formulan recomendaciones para paliar los problemas experimentados en el PIV provincial.



1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema general

- ¿De qué forma la aplicación de estrategias mejorara la gestión pública en el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané?

1.2.2. Problemas específicos

- a) ¿De qué forma la aplicación de un Plan Estratégico y el Plan Operativo Institucional mejorara la eficiencia de la gestión pública en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané?
- b) ¿Cómo se desarrolla la Programación y Ejecución Presupuestal en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané?
- c) ¿Cómo la clasificación de los procesos de contratación de bienes y servicios repercute en la ejecución presupuestal del Instituto Vial provincial de la Provincia de Huancané?
- d) ¿A través de qué propuesta de estrategias se puede mejorar la gestión pública en el instituto vial provincial de la provincia de Huancané?

1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Hipótesis general

- La aplicación de Estrategias influye directamente en una mejor gestión pública del Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané.



1.3.2. Hipótesis específicas

- a) La aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional mejora la calidad de la gestión pública en el instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané.
- b) El nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria influye en el logro de las metas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané.
- c) Una inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios repercute de manera negativa en la ejecución presupuestal del Instituto Vial provincial de la Provincia de Huancané.

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

La administración eficiente y efectiva de los recursos públicos es fundamental para el desarrollo sostenible y el bienestar de una comunidad. En este contexto, el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané desempeña un papel esencial al ser responsable de la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial local. Sin embargo, a lo largo de los años, se ha observado una serie de desafíos y deficiencias en su gestión pública, lo que ha llevado a la necesidad de investigar y proponer estrategias para mejorar su funcionamiento. A pesar de la importancia crítica de las carreteras y la infraestructura vial para el desarrollo económico y social de Huancané, se han identificado deficiencias en la gestión del Instituto Vial Provincial. Estas deficiencias incluyen la falta de transparencia en la asignación de recursos, la ineficiencia en la ejecución de proyectos, la carencia de mecanismos efectivos de participación ciudadana y la limitada adopción de tecnologías modernas en la planificación y el monitoreo de las actividades viales.



La mejora de la gestión pública en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané no solo impactará directamente en la calidad de la infraestructura vial, sino que también influirá en el desarrollo económico y la calidad de vida de los ciudadanos. Un Instituto Vial eficiente y transparente puede garantizar una asignación equitativa de recursos, una ejecución oportuna de proyectos y una mayor participación de la comunidad en la toma de decisiones. Además, la implementación de tecnologías modernas puede agilizar los procesos y mejorar la calidad de los servicios.

Esta tesis busca contribuir al campo de la administración pública y la gestión de infraestructura al proporcionar un análisis exhaustivo de las deficiencias en el Instituto Vial Provincial y proponer estrategias concretas para abordar estas deficiencias. A través de un enfoque empírico y basado en la evidencia, se espera generar conocimiento valioso que pueda ser utilizado por los responsables de la toma de decisiones y los profesionales en el campo de la gestión pública y el desarrollo local. La implementación exitosa de las estrategias propuestas puede llevar a una serie de beneficios tangibles para la comunidad de Huancané. Estos beneficios incluyen un mejor mantenimiento de las carreteras, una mayor participación ciudadana en la planificación de proyectos, la creación de empleos locales y un mayor desarrollo económico a través de una infraestructura vial de calidad.

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. Objetivo general

- Determinar la influencia de las estrategias para mejorar la gestión pública del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané.



1.5.2. Objetivos específicos

- a) Analizar que la aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional mejora la calidad de la gestión pública en el instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané.
- b) Evaluar el nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria en el logro de las metas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané.
- c) Analizar la programación de los procesos de contratación de bienes y servicios y su repercusión en la ejecución presupuestal en el Instituto Vial Provincia de la Provincia de Huancané.
- d) Proponer estrategias para mejorar la gestión pública en el instituto vial provincial de la provincia de Huancané



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1. Antecedente internacional

Carpio (2017) en la tesis: “Sistema institucional para la gestión de estrategias de planificación y conservación de caminos rurales en la provincia de Azuay” presentada ante la Universidad de Cuenca, Ecuador. El estudio arrojó como resultados plantear un régimen de Gestión vial rural para Azuay, sustentado en base a diferentes estudios técnicos de ingeniería sobre las fallas que se producen en los pavimentos de los caminos vecinales y rurales y a su vez sugiere tomar algunos ejemplos de políticas viales, utilizadas con gran éxito en diferentes países de Latinoamérica, donde se ha comprobado una buena estrategia de planificación y conservación vial rural.

2.1.2. Antecedente nacional

Valderrama (2015) De acuerdo con el análisis situacional del estudio "Propuesta de diseño organizacional para mejorar la gestión pública del Instituto Provincial de Vialidad de la Provincia de Gran Chimú", Dados sus limitados recursos presupuestarios, el principal problema del IVP es encontrar financiación de otras fuentes para llevar a cabo las obras de construcción, restauración y mantenimiento. que maneja actualmente son insuficientes y muy limitados mantener en buen estado de transitabilidad el conjunto de las carreteras de la red viaria pública provincial.



Perú es uno de los países que está comprometido con la promoción de la participación pública y privada en infraestructuras para promover la competencia y la composición nacional y regional, garantizando además la cubierta, duración, integridad y eficacia de los servicios a costos razonables. Además, se dedica al desarrollo selectivo de infraestructuras de carreteras, puertos, aeropuertos, saneamiento, telecomunicaciones y energía, mediante inversiones tanto públicas como privadas. Al dotar a la población de las herramientas que necesita para crecer, el principal objetivo de estos compromisos es minimizar el actual déficit de infraestructuras de la nación y aumentar así la productividad y capacidad de la economía.

Sobre la base de una visión amplia, las políticas del sector del transporte para las carreteras tienen por objeto reforzar y ampliar los beneficios del aumento de la transitabilidad de las redes de carreteras y la redención de los activos viales de la nación. Las tres formas diferentes de redes viarias -nacional, departamental y vecinal- deben gestionarse y circular a niveles razonables. En primer lugar, la estrategia se centra exclusivamente en el mantenimiento de las carreteras (presupuesto estándar).

El “Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)”, que ordena que las intervenciones de inversión requieran un volumen mínimo de tráfico (IMD) que sostenga la rentabilidad de las carreteras y permita la ejecución de los próximos proyectos de rehabilitación y mejora (inversión), no tiene en cuenta el gasto corriente. Intervenimos en importantes vías económicas de todo el país que suelen tener entre 200 y 400 km de longitud, deben conectar al menos dos departamentos o tener fronteras con poblaciones significativas, y en algunos casos tienen contratos que abarcan hasta cuatro departamentos.



La administración y el mantenimiento de las autopistas se han contratado a través de acuerdos a medio plazo que regulan el nivel de servicio. Aunque no implica la ejecución de obras, se trata de una apuesta novedosa para la industria de la construcción del país. También representa un método novedoso de gestión de las carreteras peruanas. La prestación de servicios está fuertemente ligada a los servicios de ingeniería (ingeniería de mantenimiento).

El empleo de estabilizadores durante las actividades rutinarias de colocación del pavimento para salvaguardarlo es lo que impulsa el progreso de la creación tecnológica en las rutas de bajo volumen de tráfico. En este sentido, se da a la "conservación de carreteras" sobre la base de la categoría de acción estratégica para la conservación de las carreteras del país.

Las políticas de inversión pública rural (IPR), que intentan alcanzar numerosos objetivos para el crecimiento de los lugares olvidados de la nación, han experimentado significativos cambios en sus tácticas y técnicas en las últimas décadas. Desde que el mercado asumió un papel protagonista a partir de los años noventa, las estrategias estatales han tratado de subsanar los fallos del mercado y proporcionar bienes públicos, al tiempo que se potenciaba el papel de los beneficiarios y se daba prioridad a las acciones basadas en la demanda. Antes de la década de 1980, predominaba un enfoque muy centralizado y de diseño vertical, que prestaba poca atención a las señales del mercado. Desde que el mercado asumió un papel protagonista a partir de los años noventa, las estrategias estatales han tratado de subsanar los fallos del mercado y proporcionar bienes públicos, al tiempo que se potenciaba el papel de los beneficiarios y se daba prioridad a las acciones basadas en



la demanda. Antes de la década de 1980, predominaba un enfoque muy centralizado y de diseño vertical, que prestaba poca atención a las señales del mercado.

2.1.3. Antecedente local

Bizarro (2017) En el estudio titulado "Evaluación de la ejecución presupuestal y su incidencia en el cumplimiento de las metas institucionales en la Municipalidad Distrital de Vilquechico - Huancané, periodos 2014-2015", el autor menciona que el Municipio Distrital de Vilquechico falta de la capacidad Algo que cualquier "entidad pública" debe poseer para cumplir sus "objetivos institucionales", Por lo tanto, se deben establecer directrices y lineamientos internos para lograr una óptima ejecución presupuestal que permita alcanzar los objetivos institucionales y financieros de la "Municipalidad Distrital de Vilque". En general se puede concluir que no existe relación y equilibrio entre lo ejecutado ya que en ambos Los resultados indican que el presupuesto de gastos no se realiza según lo previsto, lo que repercute negativamente en la ejecución del presupuesto.

Asqui (2015) En la indagación "Determinantes de la reversión presupuestal de la meta de mantenimiento rutinario de vías locales en los Institutos Viales Provinciales de Provas descentralizados zonales de Puno, 2012 - 2014", se señala que en el 2012, ningún IVP alcanzó el nivel de gestión vial de alto rendimiento conocido como IV nivel de tipologización. En el 2013, se alcanzó el IV nivel de tipologización. En 2014, los "IVP de Melgar y Moho" ascendieron de categoría, el "IVP de Sandia" descendió al nivel III, tres IVP de El Collao-Ilave pasaron al "nivel IV de tipologización y dos IVP de El Collao-Ilave" pasaron al nivel IV. Los "IVP de San Román y Yunguyo permanecieron en el nivel I". durante todo el trienio, lo que se considera un nivel de gestión de carreteras de capacidad en desarrollo.



2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Planificación Estratégica

Según George (1999), la organización importante tomando en cuenta 4 puntos diferentes:

- a) efectos futuros de las disposiciones actuales. La proyección estratégica se ocupa de las consecuencias de las decisiones presentes.
- b) Método. La primera fase del proceso de planificación estratégica consiste en determinar los objetivos de la organización, que también implica definir para garantizar la aplicación de las estrategias a fin de cumplir los objetivos, hay que desarrollar planes y estrategias específicos deseados.
- c) Filosofía. En lugar de ser un conjunto de normas, directrices o métodos prescritos, Tener una mentalidad y un modo de vida estratégicos y una actividad intelectual.

Estructura. Los procedimientos estratégicos, los programas a medio término, los presupuestos a corto aplazamiento y los planes operativos son los cuatro tipos esenciales de planes que componen un marco estructurado de planificación estratégica.

El intento metódico y una sociedad anónima es más formal o no de determinar sus metas, objetivos políticos y estrategias fundamentales con el fin de crear planes específicos para poner en marcha dichas metas se conoce como planificación estratégica.



2.2.2. Estructura de la planificación estratégica

Misión. Da respuesta a la interrogación "¿Cuál es nuestra razón de ser?" "haciendo una declaración permanente del objetivo, propósito o razón de ser de la organización.

Visión. Aporta una solución a la pregunta "¿Qué queremos ser?" esbozando la dirección a lo que la empresa pretende hacer o llegar a ser a largo plazo.

Objetivos. Son los objetivos que la distribución quiere conseguir y se eligen poseyendo en cuenta sus capacidades, sus recursos y el estado del entorno. Representan las metas que deben guiar las acciones de un grupo humano. La alta trayectoria de la empresa debe establecer el objetivo con claridad, deben ser atendidos por los empleados de la empresa y cada área debe tener los suyos propios al tiempo que se somete a los objetivos generales.

Política. Sirven como guías orientadoras de la acción; son normas o reglas básicas que deben seguirse al tiempo de tomar disposiciones sobre cuestiones que se redundan con frecuencia adentro de la clasificación. Al crearse en función de los objetivos, las políticas ayudan a alcanzar los fines y facilitan la aplicación de las destrezas.

Estrategias. Es un principio práctico fundamental de la organización ajustarse a los acontecimientos externos o preverlos, creando una "ventaja competitiva" que le permita prosperar en el sector en el que opera.

Programas. Se trata de un plan que establece el orden en que deben transportar a cabo determinadas acciones para lograr los objetivos, así como la cantidad de tiempo necesaria para completar cada uno de sus componentes.



Procedimientos. Es una colección de tareas metódicas progresivamente y el orden en que deben completarse cuando se realizan tareas repetitivas. utilizando la idea de protocolos. Las palabras "sistema" y "método" están presentes.

Sistema. un conjunto de componentes vinculados entre sí con un mismo objetivo, pero con objetivos individuales para cada componente.

Presupuesto. Es una estrategia que predice el origen y la asignación de los recursos de la empresa en medidas cuantitativas (monetarias y/o no monetarias) durante un periodo de tiempo determinado.

Según Michavilla (1998), “La planificación estratégica se basa en metas” y objetivos que se materializan en presupuestos y programas, lo que sugiere que debe existir un acuerdo organizativo sobre quién debe participar en cada fase del plan y cuándo. La "planificación estratégica" comprende en la actualidad logra servir para estudiar a posterior, asumiendo que las tendencias actuales persistirán.

Por lo tanto, la planificación estratégica suele implicar la creación de una hoja de ruta de opciones y labores que se creen importantes para obtener a próximo "probable". La noción primordial ha posterior no se materializa, todas las actividades y fallos serán en vano.

En la planificación estratégica, los objetivos o metas son estados o resultados previstos que se articulan sobre fechas exactas, escala o naturaleza de la organización, diversas áreas de interés y niveles de consecución. La empresa utiliza estrategias para lograr o planificar el logro de los objetivos que tiene. Cada bien o servicio puede ir acompañado de su propio plan, además de la estrategia general de la organización.



Por otra parte, la gestión de la estrategia se considera el método que una organización determina sus objetivos, desarrolla actividades enfocadas a alcanzarlos en un plazo determinado, motiva estas acciones y establece el proceso que debe seguirse y los objetivos que deben alcanzarse obtenerse.

Según esta teoría, podrían tenerse en cuenta las siguientes etapas de la planificación estratégica:

Establecer mandatos organizativos por decreto, Ordenar los objetivos y principios organizativos, Evaluar las ventajas y desventajas de la organización, Determinar las preocupaciones críticas que requieren una respuesta por parte de la población, Esbozar técnicas de "gestión", Crear una "visión de futuro".

Al realizar juicios horizontales en múltiples niveles y funciones, esta teoría crea una base convincente para la adquisición de decisiones que permite ejercer la máxima con asuntos bajo la gestión de la organización. También se resuelven los principales problemas organizativos, lo que permite mejorar el interés de la organización y adaptarse más rápidamente a los cambios del entorno.

Ansoff (2000) en la década del sesenta surge formalmente la planeación estratégica, En un principio, el sistema se denominaba planificación a largo plazo, pero con el tiempo, el procedimiento de planificación estratégica se estableció como un componente de la gestión organizativa para ayudar a las empresas a hacer frente a las dificultades y los cambios.

Peter Drucker (1954), “la estrategia requiere que los gerentes analicen su situación presente y que la cambien en caso necesario, saber que recursos tiene la empresa y cuáles deberían tener”. (p. 21)



Chandler (1962): “el elemento que determina las metas básicas de la empresa, a largo plazo, así como la adopción de cursos de acción y asignación de recursos para alcanzar las metas” (p. 45).

La estrategia es un plan práctico fundamental que una empresa utiliza para responder a los acontecimientos externos o anticiparse a ellos, creando una preeminencia competitiva que le permita prosperar en el sección en el que desarrolla su actividad.

2.2.3. Evolución de la gestión pública

Habiendo estudiado e interpretado a Uceda (2007), “la gestión pública, es el conjunto de acciones mediante las cuales las entidades tienden al logro de sus fines, objetivos y metas, los que están enmarcados, por las políticas gubernamentales establecidas por el ejecutivo” (p. 72).

Según Ganoza (2015) La "eficacia y la eficacia de las políticas públicas", administración también son esenciales para alcanzar un "desarrollo sostenible" y imparcial.

La historia de la región demuestra que la estabilidad macroeconómica se ve comprometida en ausencia de políticas gubernamentales fiscalmente responsables y duraderas, lo que hace ineficaces los restantes esfuerzos por aumentar la productividad y disminuir la pobreza.

Además de ser la medida ideal para contrarrestar los desequilibrios fiscales, el fortalecimiento de los marcos de rendición de cuentas que respaldan la eficacia y eficiencia de las "políticas de gestión pública" es el único medio de atender las requisitos sociales y económicos esenciales para "promover un crecimiento"



sostenible y equilibrado. Debe darse prioridad a la modificación de los regímenes de prestación de servicios para adaptarlos mejor a las escaseces de los más desfavorecidos y a la modificación de los métodos de retribución de recursos para permitir su participación activa.

Prevalecer la "politización de las administraciones públicas" y su "captura" por intereses privados -que se manifiestan como clientelismo y amiguismo-, que se traducen en ineficacia, "corrupción y distorsión" de las acciones y "políticas" estatales, es crucial para lograr todo esto.

El "marco institucional para el desarrollo" y la aplicación de manejos públicas que reconozcan a las insuficiencias de la sociedad en general debe ser proporcionado por las administraciones públicas, con total deferencia a la ley. Las instituciones administrativas de las naciones deben mejorarse debido a su importancia en su conjunto, así como al hecho de que su estabilidad es un requisito para que las inversiones en cualquier campo resulten lucrativas.

Según Pérez (2007), El manejo del control interno en el ámbito de la "gestión pública" resultó de la integración de las áreas económica, financiera, contable, entre otras, lo que hizo necesario para ser competitivos y cumplir los nuevos requisitos, hay que integrar procesos, conocimientos de todos los escalas de los diferentes "ámbitos administrativos y operativos". institucionales.

El control es el procedimiento utilizado por la dirección para evaluar determinados procesos con un grado de seguridad sensata en tres categorías:

“Garantía y eficiencia operacional, Confianza de la información financiera y Desempeño de políticas, leyes y normas”.



Según Ganoza (2015), Según el tamaño y las características de gestión operativa de cada empresa, el control puede realizarse utilizando cualquiera de sus cinco componentes:

“Un ambiente de control, Una valoración del riesgo, Las actividades de control (políticas y procedimientos), La información y comunicación y El monitorio y supervisión”.

Analizando a Coopers & Lybrand (2004), La inspección se pone en marcha cuando todas las características esenciales de la entidad están cubiertas por cada uno de sus componentes, dando lugar a un asunto dinámico y invariablemente integrado. A pesar de ser esencial para la gestión de la organización, el "sistema de control interno" y buscar aumentar su flexibilidad y competitividad en el mercado, existen algunos defectos intrínsecos en los que se produce un pequeño número de fallos que impiden que el sistema en su conjunto sea fiable al 100%. Antes de nada, cada organización debe acordar sus respectivos objetivos, políticas y estrategias así certificar el "desarrollo organizacional y el cumplimiento de las metas corporativas".

Por eso es crucial contratar personal con altas competencias profesionales, moralidad y valores éticos, así como una retribución adecuada de compromisos bien definidas cuando sea necesario. Estos riesgos logran atribuirse a fallos personas, como malas elecciones, simples faltas o la connivencia de varias personas, por lo que la contratación de personal es crucial con estas cualidades.

Esta evaluación puede Para examinar la importancia de la evaluación, los niveles de libertad, los indicadores de rendimiento y los efectos de las deficiencias descubiertas, también es aconsejable mantener registros precisos. Con el fin de evaluar correctamente las políticas, estos estudios deben ser capaces de identificar



cuándo los Cambios en el entorno de la empresa, ya sean internos o externos tener un impacto en la forma en que las políticas se desarrollan o se utilizan en términos de cumplimiento de los objetivos.

Aldave & Meniz (2005), La Oficina del Interventor General (2004) hace lo mismo, Describir la inspección como el sistema compuesto por la estructura organizativa y un grupo de políticas, directrices, reglamentos, normas, prácticas, controles y equilibrios de "empresas públicas de saneamiento" han implantado con el objetivo de garantizar que todas las tareas, operaciones y acciones, así como la gestión de la "información y los recursos", se lleven a cabo de acuerdo con las normas legales y constitucionales actuales, dentro de las directrices establecidas por el

En el ejercicio del control deben tenerse en cuenta los conceptos de equidad, eficacia, economía, conveniencia, moralidad, publicidad y valoración de los costes medioambientales. Por lo tanto, debe diseñarse y estructurarse de modo que su ejercicio sea parte integrante del crecimiento de las funciones de todos los cargos que existen en la institución, especialmente los que se confieren a quienes tienen autoridad de mando. El control debe implementarse en todos los niveles de la organización administrativa, mediante el desarrollo y uso de métodos gerenciales, la comprobación y estimación de reglamentos administrativos, manuales de operaciones y protocolos, "sistemas de información" y métodos de contratación, incorporación y formación de empleados. Para expresar el control deben utilizarse políticas que hayan sido refrendadas por los niveles directivos y administrativos de las entidades asuman retos y cambios organizacionales

Están modelos para examinar e incluso establecer a las empresas en sus dinámicas o arreglos internas. El diseño organizacional ha sido explorado como



hipótesis y componente pertinentes para la gestión organizativa. Sin embargo, no se han creado programas o herramientas para que el diseño organizacional sea en sí mismo y permita a las organizaciones implementar sus objetivos. Como resultado, podemos ver que su desarrollo teórico ha avanzado más rápido que su desarrollo práctico.

Peter Drucker (1954) alude de pasada a esta cuestión y señala que los principios rectores de la organización imponen más limitaciones que recomendaciones sobre lo que debemos hacer. Las restricciones se refieren a los tipos de estructuras, su diseño y el funcionamiento de las organizaciones.

El diseño organizativo sería un enfoque único de describir las acciones y "resultados de una empresa o grupo de empresas" teniendo en cuenta que las empresas son organizaciones sociales. Se espera que, al establecer los fundamentos de la estructura y el funcionamiento organizativos, ejecutivos de empresas que cotizan en bolsa puedan calibrar su grado de acercamiento o alejamiento del diseño ideal y, en consecuencia, crear un plan de acción que les ayude a obtener mejores resultados.

La Gestión es el proceso de controlar y dirigir. Una gestión es una diligencia que se entiende más específicamente como un proceso necesario para lograr algo o solucionar un problema. Estos procesos suelen ser de carácter administrativo o conllevan papeleo. Dos actividades que entran en la categoría de gestión son la gestión de la organización y la administración. Esta idea se utiliza cuando se habla de planes o, más en general, de cualquier forma, una actividad que necesita procesos para planificarla, desarrollarla, ejecutarla y controlarla.



Los métodos utilizados para llevar a cabo la gestión y la consecución de resultados pueden verse determinados, afectados o influidos por una serie de factores, además del objetivo que se intenta lograr con dicha gestión y el grado de diligencia empleado. A continuación, se enumeran algunos de estos factores.

Los recursos que pueden utilizarse como insumos para la actividad o serie de actividades incluyen los recursos humanos y también pueden incluir otras categorías de recursos, ya sean internos, externos o una combinación de ambos. Las directrices sobre cómo debe llevarse a cabo la serie de pasos pueden basarse en modelos, enfoques, procedimientos, fórmulas, algoritmos, etc., además del objetivo, en algunas circunstancias pueden estar especificadas por la legislación,

Reglamentos, instrucciones, códigos y otros textos normativos, así como otros elementos exógenos a la dirección y ajenos a su control, como un aumento de la inflación, variaciones del tipo de cambio, la probabilidad de que se produzca una catástrofe natural, etc.

La evaluación de procedimientos y los tipos más comunes de evaluación de la gestión son las evaluaciones del rendimiento. Un juicio de valor sobre el cumplimiento de una norma puede formarse mediante la evaluación de procedimientos, que implica principalmente comparar la actividad o secuencia de acciones pertinente con las normas de procedimiento.

La evaluación de resultados, por su parte, implica contraste de resultados y objetivos declarados, a partir de la cual puede emitirse un juicio de valor sobre la consecución de dichos objetivos u otros estándares que, aunque no estén formalmente incluidos en los objetivos, pueden utilizarse como puntos de comparación para los resultados (Aliaga, 2011).



La gestión pública es una "orientación" del mismo tema de estudio conocido como administración pública. No es una ciencia porque carece de un objeto de investigación único o exclusivo; en consecuencia, su campo de estudio aún está en desarrollo. Sin embargo, es un campo de estudio con un fuerte enfoque institucional, empírico y de aplicación en los que se basan los estudios de casos.

La gestión pública, que se caracteriza por ser un conjunto de acciones, tareas y gestiones emprendidas para lograr las consumaciones de interés público, tanto dentro de las operaciones de una organización pública como externamente a través de la relación con otras entidades gubernamentales, es el aspecto más dinámico de la administración pública en la práctica.

La administración pública para Andia (2011) es el conjunto de actos realizados por las existencias en el intento de cumplir con los propósitos, objetivos y fines establecidos por la normativa gubernamental establecida por el Poder Ejecutivo. Es difícil y sensible a los intereses y al juicio de la población debido a la amplitud de los temas involucrados.

Se necesitan recursos humanos cualificados anticiparse a los problemas y sortear circunstancias difíciles, imaginar un futuro posible y establecer las vías necesarias para hacer posible su asimilación a la sociedad. La administración pública es fundamentalmente un procedimiento de gestión del conocimiento destinado a ayudar a las acciones de los ciudadanos y las organizaciones.

El sistemas administrativos del Estado según Andia (2011), destaca el desarrollo de sistemas administrativos para la administración interna con el objetivo de garantizar que los organismos estatales alcancen niveles suficientes de eficacia y eficiencia.



Aplicación de estas directrices, procedimientos y normas en los organismos públicos es responsabilidad de agencias específicas, que juntos forman el canal de coordinación, comunicación y gestión del Sistema Administrativo correspondiente. Su propósito es proporcionar coherencia, eficacia y lógica en el funcionamiento de la administración pública.

Los principales sistemas administrativos según Andia (2011), se refiere a la necesidad de las sucesivas categorías de sistemas administrativos en la actividad pública:

“Sistema Nacional de Presupuesto, Sistema Nacional de Tesorería, Sistema Nacional de Endeudamiento, Sistema Nacional de Contabilidad, Sistema Nacional de Inversión Pública, Sistema Nacional de Abastecimiento, Sistema Nacional de Control, Sistema Nacional de Personal, Sistema Nacional de Racionalización”.

Por otra parte, Asqui (2015) indica que El desconocimiento de los instructivos, procesos complicados, y directivas antes del Provias descentralizado, de los gestores del IVP presupuestario, así como los instrucciones para ejecutar los presupuestos, informes financieros de los gastos, evaluaciones de la ejecución presupuestaria, de cada Instituto Provincial de Vialidad (IVP's), es el dificultad en cuanto a la ejecución Los IVPs del descentralizado Previas Zonal Puno se utilizan para ejecutar los presupuestos de los gobiernos locales provinciales.

El tema se describe como la reversión presupuestaria de La zonal Puno fue descentralizada por los institutos provinciales de carreteras Provias de la meta de mantenimiento rutinario de las carreteras locales de 2012 a 2014.



De Boloñas (2009), cree que es crucial seguir utilizando modelos organizativos apropiados que tengan definiciones teóricas que se ajusten a las realidades prácticas de los sistemas jurídicos y administrativos de las instituciones gubernamentales. El autor cree que los procesos de modernización y reforma administrativa más eficaces incluyen no sólo cambios en la estructura organizativa, sino también planes integrales de crecimiento y formación de los recursos humanos, encargados en última instancia de operativizar adecuadamente dichas propuestas de cambio.

De Moreyra (2012), señala que el personal técnico de gestión debe dedicarse a apoyar el crecimiento económico regional, la creación del expediente técnico es una de las muchas cuestiones relacionadas con la gestión de carreteras en las que el equipo técnico debe recibir formación, las microempresas de mantenimiento de carreteras deben cobrar puntualmente, al final de cada mes, en cuanto a la gestión descentralizada de las carreteras, la iniciativa de dotar de autonomía administrativa al Instituto Provincial de Carreteras ha tenido éxito, los miembros del Consejo de Administración reciben regularmente información actualizada sobre las actividades del IVP, los convenios del junta se toman por unanimidad, es necesario realizar el ajuste pertinente, por ejemplo, colocando la unidad de formulación.

La "Dirección Nacional" de Presupuestos Públicos del Viceministerio de Hacienda, y las unidades ejecutoras a través de las oficinas o dependencias en las que se llevan a cabo los procesos relacionados con el sistema, a nivel de todas las organizaciones y departamentos que componen el sector público, han integrado los organismos, leyes y reglamentos rigen cada etapa del "proceso presupuestario "



(planificación, "formulación, aprobación, ejecución y evaluación") para todas las organizaciones del "sector público".

Se administra por los siguientes elementos:

- a) “Equilibrio presupuestario”. Los créditos presupuestarios, que constituyen el "presupuesto del sector público", representan el equilibrio entre los recursos a distribuir de acuerdo con los planes de gasto público y la evolución previsible de los ingresos. Está prohibida la inclusión de permisiones de gasto sin la financiación asociada.
- b) “Equilibrio macrofiscal”: La elaboración, Los presupuestos de las organizaciones deben aprobarse y ejecutarse con coherencia, La "Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal" (Ley N° 27245, modificada por la Ley N° 27958), la Ley de Descentralización Fiscal (Ley N° 955) y otras leyes ofrecen una base para el equilibrio macrofiscal y otras leyes promulgadas.
- c) Peritaje cuantitativo - Cualquier ley u otra acción que implique gasto público debe especificar cómo afectará al presupuesto para regirse rigurosamente por el crédito concedido al organismo en cuestión.
- d) Especialización cualitativa: Los fondos asignados a los presupuestos de las entidades sólo se utilizan para las actividades especificadas en el gasto público y en los ajustes realizados en cumplimiento de la legislación ordinario.
- e) “Universalidad y unidad”: Todos los presupuestos de la sección pública, incluidos los de las organizaciones que lo componen, se rigen por la constitución de presupuestos del sector administrativo.



- f) No existe una asignación fija. Todos los egresos estatales incluidos en los "presupuestos del sector público" están destinados a ser financiados por las finanzas públicas de cada una de las entidades.
- g) Moralidad. - Todos los entradas y gastos se incluyen en los presupuestos en su totalidad, a excepción de las devoluciones de ingresos que la autoridad competente haya considerado excesivas.
- h) “Información y especificidad” - El presupuesto y cualquier ajuste del mismo debe disponer de suficiente información relevante para permitir la evaluación y supervisión de metas y objetivos.
- i) Gestión eficaz de los recursos públicos. Los objetivos de estabilidad macroeconómica y la situación económico-financiera incumben tenerse en cuenta a la hora de establecer las políticas de gasto público, que deben llevarse a cabo mediante una gestión del dinero público eficiencia, eficacia, economía y calidad, centrándose en los resultados.
- j) descentralización operativa y centralización normativa. Las entidades son las encargadas de desarrollar el proceso presupuestario, pero las partes técnicas normativas del Sistema Presupuestario Nacional se regulan de forma centralizada.
- k) Transparencia presupuestaria: Según la legislación vigente, el asunto de retribución y utilización de fondos públicos cumple los requisitos de transparencia en la gestión presupuestaria mediante la publicación o difusión de la información pertinente.
- l) Disposiciones presupuestarias exclusivas: La ley presupuestaria para el sector público sólo incluye disposiciones presupuestarias.



m) Teoría de la programación plurianual. - El "proceso presupuestario" debe basarse en los "objetivos del plan" nacional de progreso estratégico, que también debe basarse en los efectos del ejercicio anterior y en las perspectivas del ejercicio futuro.

n) Principios complementarios: De acuerdo con la "Ley Marco de la Administración Financiera del Sector Público, Ley N° 28112", los elementos de legalidad y presunción de veracidad sirven de marco a la gestión presupuestaria del Estado.

Tabla 1

Estructura de la asignación del Presupuesto para el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané, 2016

SECCION PRIMERA	Gobierno Local
PLIEGO	Municipalidad Provincial de Huancané
UNIDAD EJECUTORA	301645
PROGRAMA PRESUPUESTAL 0138	Reducción del Costo, Tiempo e inseguridad en el sistema de transporte
PRODUCTO 3000133	Camino vecinal con mantenimiento vial
ACTIVIDAD 5001452	Mantenimiento de camino vecinal no Pavimentado
GASTOS CORRIENTES	Bienes y Servicios

Fuente: Gerencia de "Planificación y Presupuesto" de la MPH

La tabla expuesta se refiere a la dotación presupuestaria anual 2016, que tiene el propósito de ejecutarse para el sustento de las vías rurales en la Ciudad de Huancané.



Para la determinación de los gastos públicos, los gobiernos locales utilizan los siguientes principios para determinar el gasto público:

a) En materia de transferencias a otras entidades

Para transferir los fondos presupuestados correspondientes, los ayuntamientos que tengan contratos en vigor junto a "Institutos" y Municipales de la provincia, Carreteras (IVP) para el sustento ordinario de las carreteras locales corresponden cuantificar y tener en cuenta la previsión de costes.

b) En gastos correspondientes al servicio de la deuda pública.

Los municipios deben proveer las sumas necesarias para el pago de la asistencia de la deuda, que se aplica a los fondos provenientes del fondo de compensación municipal, mientras realizan proyectos o adquieren equipos a través de operaciones de préstamos internos con el Banco de la Nación.

c) Para la atención de los servicios de protección social.

De acuerdo con el traspaso de competencias y funciones, los municipios encargados de los "servicios de protección social" deberán planificar los recursos necesarios para su atención a lo largo del ejercicio "fiscal correspondiente".

Artículo 22°. Del registro en el módulo de formulación presupuestal SIAF-SP. Los municipios de distrito y los municipios provinciales deben actualizar los datos correspondientes al primer año de la programación plurianual del "gasto público" en el plazo indicado en la tabla de plazos, Esto equivale tanto a la "programación y formulación del presupuesto" anual (modificado en función de los datos facilitados por el "Ministerio de Economía" y Hacienda) como al "Presupuesto



Institucional de Apertura a final de año". "Módulo de Formulación Presupuestaria SIAF-SP".

Objetivo general del Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD)
“Contribuir al desarrollo rural y a la superación de la pobreza rural del país, a través de la mejora del acceso a bienes, servicios y oportunidades generadoras de ingresos, la integración de la población rural y reducción de los costos de transporte, dado por la mejora de la dotación y calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural”.

"Dentro de los límites de la legislación aplicable", las promesas de transferencia de recursos se tienen en cuenta para la cofinanciación de los proyectos de inversión.

Compendio de "buenas prácticas en gestión vial descentralizada" (2014) en la presente publicación menciona el "contexto de la gestión vial descentralizada".

El sistema vial en el Perú, de acuerdo al Estatuto de Jerarquización Vial, que fue apto mediante El sistema vial peruano se conoce como "Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) " y está formado por las redes de carreteras nacionales, departamentales o regionales y vecinales o rurales. "Decreto Supremo N° 044-95-MTC, modificado por el Decreto Supremo N° 036-2011-MTC, modificado por el Decreto Supremo N° 036-2011-MTC", enumera las vías que conforman cada uno de estos sistemas. En el mapa de una carretera. Los caminos de herradura son redes de carreteras motorizadas sin asfaltar. Debido a su ubicación, los caminos vecinales y los caminos de herradura se denominan caminos rurales. Dado que solo existen caminos rurales, la legislación los denomina caminos rurales. Según el registro del sector, las longitudes de todas las carreteras del país en diciembre de 2012, por tipo



de red, eran las siguientes. "La Ley de Descentralización establece que el gobierno nacional" está a cargo de todo el territorio de la República, mientras que las administraciones regionales y municipales están a cargo de sus respectivas regiones geográficas. Según el tipo de red vial.

- El MTC, encargado de supervisar los servicios de infraestructura y transporte a escala nacional, gestiona el sistema de carreteras del país en nombre del gobierno federal.
- Los gobiernos regionales se encargan de gestionar los servicios de infraestructuras y transporte a nivel departamental, aunque no se encargan de la red viaria departamental.
- Los municipios " (gobiernos locales) ", encargados de gestionar las infraestructuras y servicios de transporte locales (provinciales, de distrito y urbanos), se encargan de la red de carreteras vecinales.

Mediante la realización de proyectos a nivel nacional, el MTC ayuda a los "gobiernos subnacionales en la gestión" a través de Provias Descentralizado.

Rol de PROVIAS descentralizado - MTC en el proceso de la descentralización

- Una división operativa del "Ministerio de Transportes y Comunicaciones" que depende del Viceministerio de Transportes se denomina Provias Descentralizado. Su objetivo o finalidad en existir es "Contribuir a la gestión descentralizada de la infraestructura vial departamental y rural a ser desarrollada por los gobiernos regionales y locales respectivamente, implementado mecanismos técnicos, institucionales, legales y financieros que garanticen la sostenibilidad de las



inversiones viales.” Para promover el "desarrollo social y económico efectivo de las comunidades rurales, uno de los objetivos clave es crear capacidades institucionales especializadas en la gestión de la infraestructura vial departamental y rural en los gobiernos regionales y locales". concentrando sus planes de descentralización de la gestión vial en:

- Promover la creación, puesta en marcha y funcionamiento del Instituto Provincial de Carreteras (IVP), organismo especializado en la gestión de carreteras, con el fin de reforzar la capacidad institucional de los gobiernos locales. Es capaz de gestionar los aspectos "técnicos, administrativos y financieros" de la gestión de carreteras, así como de crear procedimientos institucionales.

- Para aumentar el "impacto de las inversiones" en carreteras sobre la pobreza rural, éstas deben complementar e integrarse con otras inversiones en infraestructuras económicas, así como con el desarrollo de iniciativas productivas como el VDL y el PIEP. Para apoyar las políticas públicas dirigidas a la creación de empresas económicas de éxito, los gobiernos locales deben, en primer lugar, desarrollar sus capacidades de gestión del desarrollo económico local. Para que una intervención sea más eficaz, también es importante fomentar la coordinación y la complementariedad de las inversiones intersectoriales en infraestructuras económicas (irrigación, electrificación, telecomunicaciones, agua y saneamiento).

El "Instituto Provincial" de Vialidad es una entidad "descentralizada de las municipalidades distritales y provinciales". Su estatuto y demás normas legales aplicables le otorgan personería jurídica y autonomía, y se rige por las normas de la "Ley Orgánica de Municipalidades". Su ámbito de intervención principal es la provincia, aunque cuando las circunstancias lo ameriten también puede intervenir en



distritos y/o provincias vecinas. Está integrada por los municipios distritales y provinciales que conforman la ciudad que representa.

El IVP se encarga de gestionar la construcción, rehabilitación, mejora y mantenimiento de las infraestructuras viarias de las carreteras rurales de su jurisdicción. Para ello, asigna recursos financieros de acuerdo con las prioridades establecidas en el Plan Provincial Participativo de Carreteras y el Plan de Desarrollo de la Provincia, con el objetivo de contribuir a la reducción de la p.

La evaluación periódica del desempeño de los IVPs en la Gestión vial, el Formulario de Tipologización IVP es utilizado por cada GL-IVP, institución especializada encargada de la gestión descentralizada de las carreteras provinciales, para evaluar el grado de avance y evolución de los numerosos indicadores de mejora y resultados de la gestión de las carreteras. Tiene dos dimensiones a medir.

Estratégico: Se obtiene a través de los factores conocidos como el compromiso del Comité de Dirección con la administración del IVP y la capacidad de planificación vial estratégica (que determina el desarrollo prospectivo del IVP). Los alcaldes actúan como actores políticos en este proceso.

A partir de las variables de planificación vial estratégico-operativa, gestión administrativo-financiera, gestión técnico-operativa y gestión de recursos humanos, se determina el funcionamiento interno (que afecta a la capacidad de respuesta o gestión del PVI). El equipo técnico del PVI es el encargado de supervisar esta dimensión.

El IVP se clasifica en uno de los cuatro grados de desarrollo o progreso en función de la puntuación recibida tras aplicar el formulario: i) Capacidad de gestión



incipiente, ii) Capacidad de gestión baja, iii) Capacidad de gestión aceptable y iv) Gestión de alto rendimiento.

Para tal efecto los IVPs, consideraron la participación

Tabla 2

Nivel de desarrollo de los IVPs

Niveles de desarrollo	Intervalo del puntaje total	Nivel de Gestión
IVP	obtenido	
IV	86 - 100%	Alto Desempeño
III	73 - 85%	Capacidad Aceptable
II	60 -72%	Baja Capacidad
I	Menor a 60%	Incipiente Capacidad

Fuente: Compendio de buenas prácticas en gestión vial descentralizada (2014)

- 174 PVI participaron en la medición más reciente de los PVI, que se llevó a cabo en junio de 2013. Se alcanzaron estos resultados:
- 94 PIV, es decir, el 54%, han avanzado hasta los niveles III y IV de desarrollo de la gestión, demostrando un buen rendimiento y un nivel adecuado de capacidad. Su habilidad para gestionar las finanzas, crear perfiles y datos técnicos es lo que más les distingue.
- Con financiación del gobierno provincial, el 74% (128 PIV) cofinanciaron el mantenimiento rutinario de las carreteras de uno o dos tramos de barrio fuera de los que habían sido renovados por PVD en 2012. Esto demuestra cómo las administraciones municipales han adoptado una actitud orientada al mantenimiento.

- Con la aplicación y ejecución de sus presupuestos gestionados de forma independiente por RUC, Cuenta Bancaria, SEACE, Unidad de Formulación y SICON, el 42% (73 IVPs) ha avanzado en la "simplificación administrativa. Además, el 30% (53 IVPs) " tienen ahora acceso al SIAF, lo que les permite mejorar la eficacia de sus procesos funcionarios.
- 57% (99 IVPs) reciben cofinanciación de los "gobiernos locales", además de transferencias condicionadas de recursos del MEF para algunas carreteras municipales reconstruidas. Esto demuestra su avance para que el IVP sea reconocido oficialmente por el MEF como especialista en gestión de carreteras.
- 75% (131 IVP's) Utilizando financiación procedente de fuentes distintas del PVD, finalización de proyectos de construcción y/o rehabilitación de carreteras.

El siguiente gráfico muestra la progresión del desarrollo del IPV entre 2008 y 2013, escalado de acuerdo con los niveles:

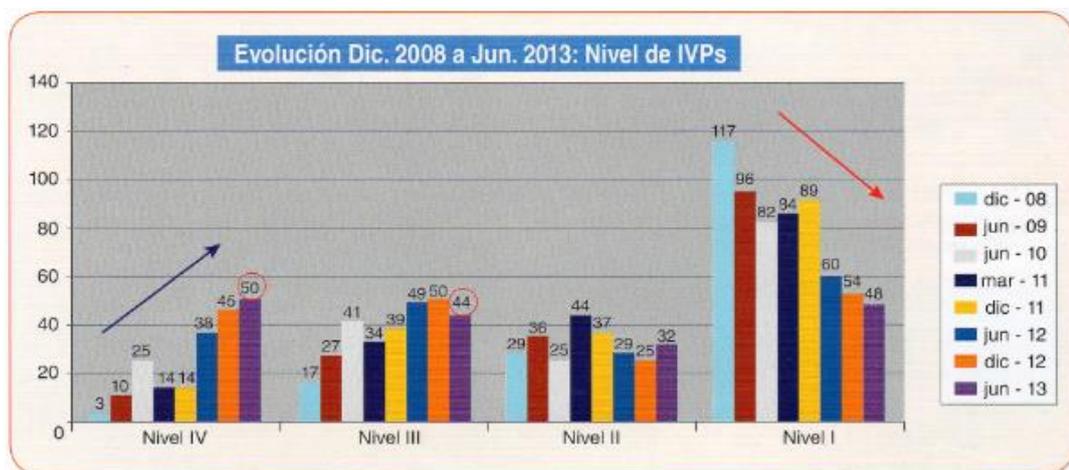


Figura 1. Evolución del desarrollo de los IVPs

Fuente: Fichas de tipologización de IVPs – Equipo de Fortalecimiento Local (UGDI)



El Instituto Vial Provincial se encuentra situado en la Provincia de Huancané, "Departamento de Puno", al este de la capital de departamento. Su capital es el distrito del mismo nombre, Huancané se encuentra de acuerdo al sistema de coordenadas UTM, se ubica en la zona 19, hemisferio sur.

"Según el XI Censo Nacional de Población y VI de Vivienda realizado el año 2007, la provincia de Huancané cuenta con una población de 69 522 habitantes, según cuadro "

Tabla 3

Población total por ámbito geográfico

Provincia	Total	Población		Urbana		Rural	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Huancané	69,522	33,780	35,742	6,981	6,870	26,799	28,872

Fuente: INEI, XI Censo Nacional de Población y VI de Vivienda

La ciudad de Huancané, se ubica a una altitud de 3825 "msnm", con una población de 21089 habitantes y se divide político-administrativamente en 8 distritos, siendo estos los siguientes

Tabla 4*Población por Distritos, Urbana y Rural*

Distritos	Total	Población		Urbana		Rural	
		Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Huancané	21,089	10,175	10,914	3,657	3,675	6,518	7,239
Pusi	6,516	3,160	3,356	418	410	2,742	2,946
Taraco	14,657	7,232	7,425	718	669	6,514	6,756
Huatasani	4,156	2,052	2,104	975	991	1,077	1,113
Inchupalla	3,586	1,736	1,850	137	130	1,599	1,720
Vilquechico	9,527	4,467	5,060	245	266	4,222	4,794
Rosaspata	5,637	2,808	2,829	258	220	2,550	2,609
Cojata	4,354	2,150	2,204	573	509	1,577	1,695

Fuente: INEI, XI Censo Nacional de Población y VI de Vivienda

De donde se colige que la mayor concentración de población se localiza en la capital del distrito, a su vez que la segunda mayor concentración se ubica en el distrito de Taraco, el cual es contiguo territorialmente con Huancané.

La provincia de Huancané tiene por límites político-administrativo los siguientes:

Por el Norte : “Con la provincia de San Antonio de Putina”

Por el Sur : “Con la provincia de Moho, Puno, y el Lago Titicaca”

Por el Este : Con el país de Bolivia

Por el Oeste : Con la provincia de Azángaro y San Ramón



La provincia de Huancané posee una área de 2805,85 km², comprendido entre sus 8 distritos. El distrito de mayor extensión es Cojata, con una extensión de 953.65 km². Según la clasificación climática de Koppen, la provincia de Huancané tiene el siguiente clima:

B: Seco

BW: Árido

BWk - Árido frío

La temperatura promedio: es de 15°C, a nivel provincial podemos decir que posee un clima Seco, árido frío, pero por la existencia de la cordillera oriental, y por acción de los elementos del clima (temperatura, humedad, radiación solar, nubes, vientos, precipitación), se forman microclimas.

Según Javier Pulgar Vidal, geógrafo peruano, en su tesis geográfica "8 Regiones Naturales del Perú, la provincia de Huancané se encuentra asentada en la región Puna, en la conocida Planicie Altiplánica, o también llamada meseta andina.

Podemos mencionar que la Cordillera Oriental atraviesa la provincia de Huancané, observándose principalmente en los distritos de Cojata, Rosaspata y Vilquechico.

La provincia de Huancané posee atractivos turísticos como:

- Comunidad Palline, Pusi (Miradores naturales, playas)
- Nevados Cojata
- Plaza de armas Huatasani, Inchupalla, Vilquechico, Rosaspata



- Comunidad de Piata (paisajes naturales, playas)
- Feria ganadera de Taraco
- Putucos, Jarpisto, Taraco

Además, cuenta con la posibilidad de realizar turismo vivencial en algunas comunidades campesina de los distritos de Cojata, Rosaspata, Vilquechico (organigrama estructural anexo).

Mediante Ordenanza Municipal N° 005-2005-CMPH de fecha 20 de Julio del 2005, Se crea el "Instituto Provincial" de Carreteras de la Provincia de Huancané, como una entidad tiene personalidad "jurídica y autonomía" conferida por su estatuto y otras normas jurídicas apropiadas, y descentralizada de las "municipalidades distritales y provinciales"; que representa una expresión de la potestad de que gozan las municipalidades con el objeto de realizar la mandato vial de las vías locales en el ámbito de jurisdicción de dicho gobierno local.

En la actualidad el Instituto Vial Provincial de Huancané no está descentralizado completamente, a causa de la dejadez de las autoridades en turno. Ya que toda gestión para la ejecución del mantenimiento de las carreteras locales se realizar a través de la Municipalidad Provincial de Huancané, no permitiendo gozar de su autonomía como un órgano descentralizado, Para que sea completamente un órgano descentralizado y sea declarado implementado y pueda subir de nivel en el proceso de tipologización debería cumplir el siguiente requisito:

- Primeramente, contar con una personería jurídica (contar un RUC),
- Aperturar una cuenta corriente a nombre del establecimiento



- Contar con los Efectos de Gestión principales (ROF; MOF; CAP).
- Contar con un código a la extranet
- Tener un código propio para que puede lanzar los procesos Mantenimiento en el SEACE.
- Contar con presupuesto de otras fuentes de financiamiento por parte del Municipio Provincial de Huancané.
- Contar con una organización orgánica propio del IVP el cual estaría estructurado de la siguiente manera:

El Comité Directivo del Instituto Provincial de Carreteras es el organismo de mayor rango encargado de planificar y supervisar su avance. Lo integran el alcalde provincial y los gobernadores de las 13 ciudades de la ciudad de Huancané.

El nivel superior del sistema administrativo es la Dirección general del instituto vial provincial, a cargo un profesional idóneo para el cargo, que conducirá la marcha administradora, económica y financiera del "Instituto Vial Provincial".

UNIDAD DE OPERACIONES. - Es la sección de línea del "Instituto Vial Provincial", El director de operaciones, que se selecciona se encarga de gestionar la empresa de acuerdo con los "procedimientos administrativos" especificados y depende jerárquicamente de la dirección general, es el encargado de llevar a cabo la "gestión de los caminos rurales" de la provincia.

- Supervisar y gestionar los contratos de obras de los proyectos del instituto provincial de carreteras, velando por el "estricto cumplimiento de todos los términos establecidos" en ellos.



- Supervisar la ejecución de los estudios, obras y programa de inversiones relacionados con la construcción, mejora, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de la red de carreteras rurales, así como el programa de mantenimiento de carreteras, obras de arte y otros proyectos de infraestructura de transporte local.

- Participar en los procedimientos de entrega de terrenos, en la instalación de las obras y en la revisión y aprobación liquidación del contrato de construcción de supervisión.

- Asistir a reuniones con contratistas y directivos para discutir soluciones a los problemas que impiden el buen progreso de la tarea.

UNIDAD DE ADMINISTRACIÓN. - Es el representante de línea del Instituto Provincial de Vialidad, supervisa los asuntos administrativos, depende jerárquicamente de la Dirección General, y se encarga específicamente de los asuntos contables y financieros, así como de las actividades de las rendiciones de cuentas en el portal Extranet de Provias Dispersado, manteniendo contacto y colaborando con el representante Provincial y el Instituto Provincial de Vialidad. sus funciones son:

- Asistir al Instituto Provincial de la Carretera en las tareas administrativas, en particular las relacionadas con la contabilidad y las finanzas, de conformidad con la legislación aplicable en vigor en ese momento.

- Funcionar como punto de contacto del PIV con la Municipalidad Provincial para cualquier asunto administrativo.

- Cooperar con el Tesorero para facilitar información precisa cuando sea necesario.



- Coordinar la emisión de resoluciones, acuerdos de adenda y/o cláusulas adicionales a la ejecución de obras y/o supervisión en cumplimiento de los plazos, normas y reglamentos pertinentes.

- Trabajar en conjunto con el área administrativa para que las finanzas y registros del proyecto se lleven conforme a los criterios del IVP en materia contable.

LOGÍSTICA.- Las funciones de logística son:

- Gestionar el inventario general de bienes y equipos, incluyendo la gestión del almacén y el control de la ubicación física de los equipos y bienes del Instituto Vial Provincia.

- Velar el cumplimiento de los contratos y otros servicios del instituto vial provincial.

- Coordinar, conducir y evaluar la formulación, ejecución y control del cuadro valorizado de necesidades de bienes y servicios y el plan anual de adquisición y contrataciones (PAAC) de la institución.

CONTABILIDAD.- Encargado de un profesional idóneo en el cargo, tiene la función de :

- organizar, ejecutar en coordinar en la parte contable contar con una información de los estados financieros y los resultados de la gestión que contribuya a facilitar la toma oportuna de decisiones y un eficiente proceso de planeamiento y control de la ejecución presupuestal y financiero del Instituto Vial Provincial.

TESORERÍA.- es el encargado de un profesional idóneo en el cargo que tiene la función de:



- Organizar, conducir, efectuar y prevenir la adecuada captación, registro, custodia de los ingresos por diferentes fuentes de Ingresos.
- Aperturar y mantener actualizado las cuentas bancarias, depositando en ellas diariamente los ingresos que se perciban por todo concepto.
- Controlar las transferencias del tesoro público de acuerdo con las leyes que rigen el presupuesto anual, para una variedad de ideas específicas, incluidos los recursos ordinarios y la aplicación asociada, de acuerdo con sus objetivos.
- "Velar por el cumplimiento de los convenios" y/o contratos que proporcionan ingresos del Instituto Vial Provincial

ESTUDIOS/UNIDAD FORMULADORA.- Encargado por un profesional idóneo y sus funciones son:

- Formular proyectos de inversión Pública.
- Analiza costos presupuestales.
- - Crea estudios de preinversión, los suscribe y los registra en el banco de proyectos y obras de carreteras.
- "La elaboración de informes técnicos para la coordinación y supervisión de las obras viarias".

ASISTENTE DE OPERACIONES. - Encargado de un profesional idóneo y sus funciones son:

- Supervisar las obras, verificando el cumplimiento de las metas.
- Revisión y aprobación de valorización de las obras viales.

- Supervisar e inspeccionar los Mantenimientos Viales Rutinarios.
- Revisar y aprobar la ampliación de los plazos viales.
- "Visitas a las obras con la finalidad de verificar el cumplimiento" de las responsabilidades del contratista, supervisión e inspección de obras viales.
- "Demás funciones que le asigne el Gerente General".

PROPUESTA DE ORGANIGRAMA PARA EL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL DE HUANCANE

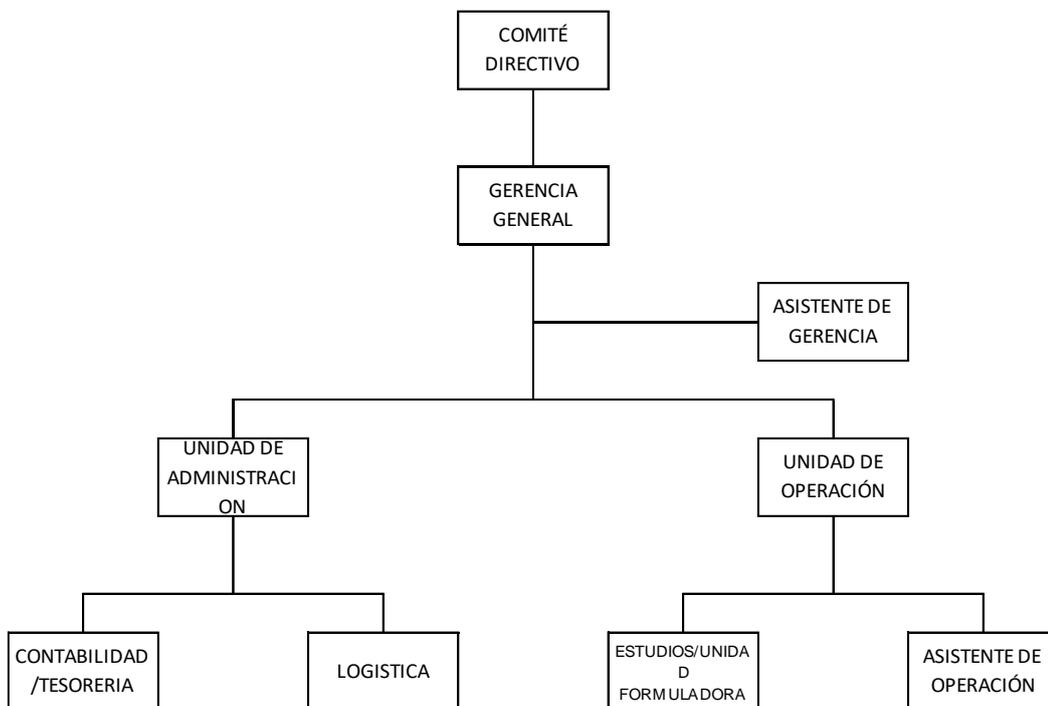


Figura 2. Propuesta del Organigrama estructural del Instituto Vial Provincial de Huancané

Fuente: Elaboración propia.

Situación actual de la infraestructura vial, Huancané está dividido en 8 distritos, que están conectados longitudinal y transversalmente por carreteras



troncales departamentales y nacionales. Estas carreteras troncales conectan algunas de las capitales de distrito. Del mismo modo, la mitad de las capitales de distrito de la provincia están conectadas con la red de carreteras locales.

La red de articulación de la provincia de Huancané es básicamente vecinal. Cabe mencionar la existencia de caminos con diferente tipo de superficie de rodadura, pasando desde asfaltado hasta los caminos de trocha. El estado en los que se encuentran es predominantemente de Regular a Malo.

Es importante mencionar que según el D.S. N° 036-2011-MTC, la provincia de Huancané, cuenta con 27 caminos de carácter vecinal registrados por el MTC. Se verificó en campo que 19 de ellos coinciden o existen. Así mismo la provincia cuenta con 5 caminos departamentales; y 2 caminos nacionales los cuales sirven de articulación longitudinal y transversal de la provincia. Adicionalmente se tiene 91 caminos no registrados los cuales se identificaron a través del Inventario vial Geo referenciado.

El territorio de Huancané posee una extensa red de carreteras que abarca un total de 933.19 Km en su conjunto. Esta red está compuesta por diferentes tipos de caminos. Entre ellos, se encuentran 78.53 Km de carreteras nacionales, 154.11 Km de carreteras regionales y un conjunto de caminos locales que suman 700.55 Km. De acuerdo con el Cuadro N° 03, dentro de esta última categoría, se observa que la mayoría de los caminos son de tipo trocha, abarcando una longitud de 576.64 Km, seguidos por los caminos no pavimentados con 72.64 Km.

En el Cuadro N° 05, el Clasificador de Rutas nos proporciona una visión detallada de la red de carreteras en la provincia de Huancané, expresada en kilómetros. En este contexto, el trabajo de campo realizado por IVG arrojó un



resultado total de 933.19 Km, considerando las carreteras nacionales, regionales y locales. En lo que respecta a los Caminos Vecinales, que engloban tanto los registrados como los no registrados, se obtuvo un conjunto de 700.55 Km. Entre estos, no se encontró ninguna longitud de carretera con superficie asfaltada, 51.27 Km contaban con superficie afirmada, 72.64 Km con superficie sin afirmar, y la mayor extensión, con 576.64 Km, presentaba una superficie de trocha. Más detalles se pueden encontrar en el anexo que clasifica las rutas.

2.3. MARCO CONCEPTUAL

2.3.1. Año Fiscal

El lapso durante el cual se implementa el "presupuesto del sector público y que concuerda con el año calendario, es decir, se inicia el primero de enero y concluye el treinta y uno de diciembre " de cada año.

2.3.2. Asignación Presupuestal

Se refieren a los fondos aprobados para sufragar los costos anticipados por la organización con el propósito de alcanzar sus objetivos y metas planificadas; es imperativo que estos se incluyan en el presupuesto para su empleo durante la implementación.

2.3.3. Avance financiero

Es el estado que posibilita comprender la progresión de la implementación del presupuesto en términos de ingresos y gastos durante un intervalo específico.



2.3.4. Avance físico

Un informe que proporciona información sobre el nivel de cumplimiento alcanzado en relación con las metas presupuestarias que fueron aprobadas en los presupuestos institucionales de las entidades durante un período específico.

2.3.5. Calendario de compromiso

Es el instrumento utilizado por la Dirección Nacional de Presupuesto Público para supervisar el gasto, permitiendo fijar el límite máximo de gasto mensual dentro de las asignaciones aprobadas en el presupuesto de la entidad, en línea con los recursos financieros disponibles en la Caja Fiscal.

2.3.6. Certificación presupuestal

Proceso de gestión que busca asegurar la disponibilidad y la integridad del crédito presupuestario, con el propósito de llevar a cabo un gasto de acuerdo al presupuesto aprobado para el año fiscal correspondiente. Esto se realiza siguiendo las normativas legales vigentes relacionadas con el objetivo específico del gasto. La certificación conlleva la reserva del crédito presupuestario hasta que se formalice el compromiso y se registre en el presupuesto.

2.3.7. Compromiso

Es una acción realizada por una autoridad con la debida competencia, que modifica en su totalidad o en parte las asignaciones presupuestarias antes de realizar los pagos por compromisos adquiridos de manera legal, contractual o mediante acuerdos. Esto se realiza dentro de los límites establecidos por las leyes anuales de



presupuesto y las pautas definidas en las "Directivas del Proceso Presupuestario". (Valdivia, 2015).

2.3.8. Crédito Presupuestario

El término "crédito presupuestario" hace referencia a la asignación específica establecida en el presupuesto, con todas las ajustes que puedan realizarse, con el propósito de permitir que las entidades lleven a cabo el gasto público. Este crédito debe utilizarse únicamente para el propósito para el cual se obtuvo la autorización, ya que su uso está restringido. No está permitido comprometer ni generar gastos que excedan la cantidad autorizada.

2.3.9. Eficacia

Se considera como el principio último que garantiza la realización de las políticas, regulaciones y objetivos establecidos, abarcando tanto su aspecto cuantitativo como cualitativo. Reconoce la estrecha conexión entre las metas planteadas y los logros alcanzados.

2.3.10. Eficiencia

Facilitan el equilibrio ideal entre los recursos empleados y los resultados obtenidos, al mismo tiempo que propician que el esfuerzo se traduzca en una sensación de éxito y compromiso total.

2.3.11. Ejecución presupuestaria

La ejecución de los ingresos presupuestarios implica registrar los datos de los recursos adquiridos por los entes presupuestarios. En cuanto a la ejecución de los egresos presupuestarios, involucra el registro de los compromisos asumidos durante el año



financiero. La ejecución de las metas presupuestarias se confirma al registrar su total cumplimiento.

2.3.12. Estrategia

Derivado del término griego "STRATEGOS", tiene su origen en la victoria en la guerra, lo que denota la conexión inicial con la consecución de metas militares. Representa la meta global de una entidad en términos de objetivos a largo plazo, estrategias de acción y prioridades en la asignación de recursos (como personal, fondos, esfuerzos, etc.).

2.3.13. Fuente de Financiamiento

Consiste en una forma de categorización de los ingresos estatales en el presupuesto, que proporciona información sobre el origen específico de los recursos que abarca cada "fuente de financiamiento".

2.3.14. Instituto Vial provincial

El IVP representa una entidad municipal con autonomía técnico-administrativa, establecida mediante una ordenanza municipal y sujeta a la dirección de un comité directivo compuesto por el alcalde provincial y los alcaldes distritales de la provincia. Para su creación, se seguirán las pautas establecidas en el documento titulado "Estrategia para la formación y desarrollo de los institutos viales provinciales".

El IVP está integrado en el "marco del programa de reforzamiento" de las instituciones municipales, que involucra distintos niveles de participación esenciales de todas las "municipalidades beneficiadas", tanto provinciales como distritales. Esto



abarca aspectos como la priorización de inversiones mediante la elaboración de inventarios a nivel distrital y la planificación de vías provinciales.

2.3.15. Inventario Vial Geo Referenciado

Es un informe que muestra de manera organizada y metódica la información completa de todas las vías incluidas en el sistema nacional de carreteras (SINAC), las cuales están bajo la administración de la "Dirección General de Caminos Ferrocarriles (DGCF) ", perteneciente al Ministerio de Transporte y Comunicación (MTC).

2.3.16. Gestión

Se denomina gestión al adecuado manejo de los recursos disponibles en una determinada entidad, como pueden ser empresas, instituciones públicas, organizaciones no gubernamentales, entre otros. El concepto de gestión abarca una amplia gama de actividades, pero su enfoque siempre radica en la eficiente utilización de estos recursos, con el objetivo de optimizar sus resultados. El primer aspecto a considerar es la gestión en un actor económico de gran importancia, como es una empresa. En este entorno, se cuenta con personal especializado encargado de tomar decisiones que involucren la asignación de recursos, que generalmente son limitados. Por lo tanto, el rol de la administración implica tomar decisiones basadas en una planificación sólida para abordar las necesidades de la organización, decisiones que deben consumir la menor cantidad posible de recursos financieros y que buscan maximizar los beneficios obtenidos. (Baldoce, 2004).



2.3.17. Planificación.

Se trata de crear un futuro deseable para la organización conforme a los cambios que se producen en el entorno. "Es intentar determinar hoy la realidad que se quiere tener en un momento posterior. La esencia esta en invertir un poco de tiempo para después ejecutar la tarea en mucho menos tiempo y con mayor efectividad" (Orrantia. Carnota, 1991).

Es un método para alcanzar un objetivo, meta o propósito, sin importar cuál sea este, y nos exige categorizar desde el principio cuál es el propósito que aspiramos lograr. Si no identificamos y definimos con exactitud el destino al que deseamos llegar, estaremos sin dirección clara.

2.3.18. Municipalidad.

Es la institución gubernamental más próxima a la población, lo que le permite recopilar información detallada sobre las necesidades que la comunidad experimenta. Esto le otorga una posición más adecuada para tomar decisiones acertadas en cuanto a los tipos de programas y formas de implementación que la comunidad desea. Además, puede adaptar de manera más eficiente los programas y servicios para ajustarlos a los requisitos y las características socioculturales del entorno local. Asimismo, la proximidad entre el municipio y la comunidad facilita una participación más activa de la comunidad en la toma de decisiones y en supervisar de manera más efectiva las acciones gubernamentales a nivel local (lo que se denomina auditoría social).



2.3.19. Plan Estratégico del IVP.

El Instituto Vial Provincial (IVP) tiene la responsabilidad de desarrollar su plan estratégico. Este plan de largo alcance abarca todas las decisiones estratégicas que serán tomadas en un período específico, con el propósito de guiar las acciones hacia el logro de los objetivos estratégicos del IVP. Es crucial que este plan establezca de manera clara la misión, visión, objetivos a mediano y largo plazo, metas, políticas, así como los planes y las estrategias de gestión del IVP. Para esto, se necesita llevar a cabo un análisis y evaluación exhaustivos de la situación actual de la entidad. Posteriormente, basándose en estos resultados, se elabora y se implementa el plan con el objetivo de alcanzar los objetivos de manera eficiente y efectiva.

Plan de Acción Institucional (PAI): Conforme a lo establecido en la "Ley N° 28411", conocida como "Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto", en el apartado III que trata sobre la asignación de recursos en el sector público, en el artículo 8°, punto 8.1, se establece que el presupuesto funciona como la herramienta directiva del gobierno para que las instituciones alcancen los propósitos y metas que están detallados en el "Plan de Acción Institucional (PAI)".

2.3.20. Plan Operativo Institucional (POI)

Es un informe administrativo que recopila de manera cuantitativa los proyectos y tareas planificadas. Igualmente, establece los logros a ser alcanzados en un período específico, tanto en términos físicos como financieros.

Cada Instituto Vial Provincial (IVP) debe incorporar principalmente en este informe el mantenimiento rutinario de su área, junto con los análisis y trabajos que



sean viables. También debe abarcar aspectos relacionados con los gastos operativos, viáticos, sueldos del equipo del IVP, y otros costos. La aprobación del Plan Operativo Institucional (POI) corresponde al consejo directivo y se oficializa mediante una resolución emitida por la gerencia general.

2.3.21. Plan Vial Provincial Participativo – (PVPP).

Es un informe estructurado y organizado que detalla la descripción de los desafíos relacionados con las vías provinciales y ofrece una sugerencia de resolución para abordarlos. Este documento constituye la herramienta primordial para la administración de asuntos viales en la provincia.

2.3.22. Presupuesto

Texto Único Consolidado, 2015), versión consolidada de la Ley N° 28411, conocida como Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto. El presupuesto actúa como la herramienta directriz del Estado para alcanzar resultados en beneficio de la población, a través de la entrega de servicios y el cumplimiento de metas con eficacia y eficiencia por parte de las instituciones. Además, representa la representación cuantificada, conjunta y organizada de los gastos que serán atendidos durante el año fiscal por todas las entidades que integran el Sector Público, y refleja los ingresos que respaldan estos gastos.

" Instituto para la Democracia y la Asistencia Electoral - IDEA Internacional, 2009", El presupuesto desempeña el papel de herramienta administrativa del Estado, permitiendo a las instituciones gubernamentales alcanzar los objetivos y metas establecidos en el Plan Operativo Institucional (POI). Además, representa la expresión cuantitativa, conjunta y organizada de los gastos que se abordarán durante



el año fiscal, por cada una de las entidades que conforman el Sector Público, y refleja los ingresos que respaldan dichos gastos.

2.3.23. Presupuesto Institucional de Apertura (PIA)

El presupuesto inicial de la institución, respaldado por su máxima autoridad, se basa en los recursos presupuestarios asignados a ella en la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público correspondiente al año fiscal en cuestión.

2.3.24. Presupuesto Institucional Modificado (PIM)

El presupuesto revisado de la entidad estatal resultante de los cambios presupuestarios realizados a lo largo del año fiscal, tanto a nivel institucional como en la estructura programática funcional, a partir del Plan de Implementación Anual (PIA).

2.3.25. Programas Presupuestales (PP)

Es una herramienta dentro del enfoque presupuestario basado en resultados, y funciona como una unidad de planificación de las actividades de las entidades estatales. Estas acciones, cuando se combinan y coordinan, están diseñadas para ofrecer resultados concretos a la población, contribuyendo de esta manera a la consecución de un resultado final asociado a un objetivo específico de política pública.

2.3.26. Provias Descentralizado.

Es una entidad operativa bajo la jurisdicción del Vice Ministerio de Transportes del MTC, que nace de la combinación de los proyectos Provias Departamental y Provias Rural.



Dado que la administración de las vías vecinales es responsabilidad de los gobiernos locales, mientras que las carreteras departamentales caen bajo la competencia de los gobiernos regionales; se ha venido trabajando en la descentralización de la gestión de las carreteras, estableciendo estructuras institucionales y financieras y fortaleciendo las capacidades a nivel local.

2.3.27. Plan Anual de Adquisiciones y Contrataciones

El Programa Anual de Compras y Contrataciones es el informe que registra de forma organizada y anticipada los procedimientos de selección que la entidad tiene previsto llevar a cabo durante el año, con el propósito de alcanzar sus metas y objetivos (Asqui, 2015).

2.3.28. Recursos Ordinarios

Se refieren a los ingresos derivados de la obtención de impuestos y otros aspectos, después de deducir las comisiones por recaudación y servicios bancarios, así como el fondo de compensación regional. Estos recursos son los fondos ordinarios para Gobiernos regionales y Gobiernos locales, y no están asignados a entidades específicas, lo que los convierte en fondos disponibles para programación flexible. Además, engloba los fondos generados por la venta de productos y otros ingresos determinados por la legislación vigente.

2.3.29. Reversión

Vuelta de una cosa al estado o condición anterior, la restitución e algo al estado que tenía. (Diccionario de la lengua española 2005).



CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO

La investigación se realizó en la Municipalidad Provincial de la Provincia de Huancané, que está ubicado en la región de Puno, Perú.

3.2. PROCEDENCIA DEL MATERIAL UTILIZADO

3.2.1. Técnica

Encuesta: Es el procedimiento que se aplicó a la población seleccionada, utilizando declaraciones escritas con el objeto de recabar información. La encuesta está basada en aspectos objetivos.

3.2.2. Instrumento

Cuestionario: Es un formulario de preguntas que recoge información de la población de estudio.

3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO

3.3.1. Población

La población del presente trabajo estuvo conformada por los trabajadores del Instituto Vial Provincial Huancané, el Comité Directivo, los miembros de las Asociaciones Civiles y funcionarios involucrados en las actividades del Instituto Vial, quienes ascienden a un total de 15 personas.



El ámbito geográfico comprende la Provincia de Huancané, Departamento de Puno.

3.3.2. Muestra

Se trabajó con la totalidad de la población, debido a que su tamaño fue pequeño.

3.4. DISEÑO DE ESTADÍSTICO

Para el presente estudio de investigación, se consideró el diseño descriptivo de una sola casilla ya que se investiga un solo grupo.

M: x, y

Dónde:

M: Muestra, para efectuar el diagnóstico situacional

X: variable independiente: Estrategias

Y: variable dependiente: Gestión pública

La investigación fue cuantitativa, debido a que se utilizó estadística descriptiva e inferencial.

El método deductivo se empleó conocimientos generales sobre estrategias para aplicarlos en el desarrollo de la presente investigación.

El Método inductivo se obtuvieron conclusiones generales a partir de premisas particulares obtenidas mediante la observación de los hechos.



El método analítico – sintético se empleó para objeto de investigación se descompuso a un todo en partes para observar las causas, la naturaleza y los efectos que genera. Además, permite analizar los resultados obtenidos de fuentes primarias y secundarias.

3.5. VARIABLES

Variable independiente (V.I.): Implantación de estrategias

Variable Dependiente (V.D.): Mejora en la gestión publica

Variable independiente (V.I.): Programación presupuestaria

Variable Dependiente (V.D.): Ejecución presupuestaria

Variable independiente (V.I.): Nivel de cumplimiento

Variable Dependiente (V.D.): Logro de objetivos

3.6. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Para el estudio de la investigación empleamos la estadística descriptiva mediante la aplicación de una encuesta, elaboración de cuadros, tablas y gráficos que representen los resultados obtenidos para su posterior análisis.



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados y las discusiones fueron desarrollados de acuerdo a las interrogantes de los objetivos general y específico planteados con los datos recopilados durante el trabajo de investigación, se muestra los resultados adquiridos como fruto del trabajo de campo, con la finalidad de dar respuesta a nuestras interrogantes planteadas y de esta forma alcanzar los objetivos de la presente investigación.

Las tablas están formuladas de acuerdo al orden de los objetivos específicos planteados en la investigación.

4.1. RESULTADOS

4.1.1. Análisis para la aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional

Se ha considerado los aspectos importantes como el análisis externo y el análisis interno, en este punto se ha identificado las oportunidades y amenazas que se encuentra en el ambiente externo de la organización, en el análisis interno estableceremos la fortaleza y debilidades que posee el Instituto Vial provincial de la Provincia de Huancané.

Aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional mejora la calidad de la gestión pública.

Encuesta: mediante las encuestas aplicadas a los integrantes que son parte del Instituto Vial Provincial de Huancané se obtuvieron los siguientes resultados

Tabla 5

Encuesta según género

GENERO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Masculino	12	80%
Femenino	3	20%
TOTAL	15	100%

Fuente: Encuesta realizado en el mes de octubre

Elaboración: Propia

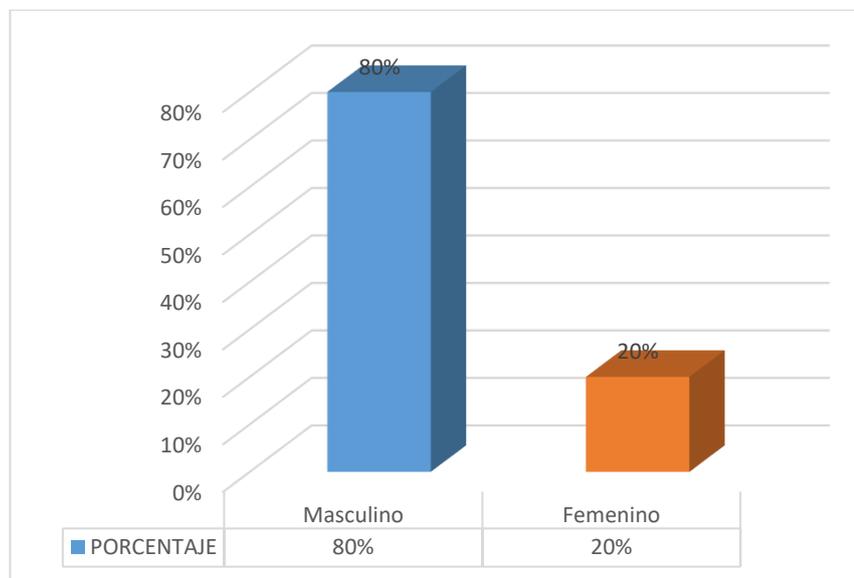


Figura 3. Encuesta según género

Fuente: Encuesta realizado en el mes de octubre

Se puede apreciar que el 80% de los encuestados son del género masculino y el 20% del género femenino por lo que se puede deducir que el Instituto Vial Provincial de Huancané está conformado por varones que mujeres.

Lamentablemente, como en muchas otras instituciones del sector público, el género femenino es menor al masculino. Así lo evidencia un estudio realizado a través de la Presidencia del Consejo de Ministros: “tanto en el sector público como en el sector privado, los hombres tienen una mayor participación en el mercado laboral. Sin embargo, la presencia de la mujer es mayor en el sector público, donde 4 de cada 10 personas son mujeres, en comparación con las 3 de cada 10 personas que trabajan en el sector privado” (Presidencia del Consejo de Ministros, 2012).

Tabla 6

Finalidad de creación del Instituto Vial Provincial Huancané

FINALIDAD	f	%
Encargada de la gestión vial de los caminos rurales de la provincia sobre un Plan Vial Provincial desarrollado por la municipalidad.	12	80%
Destinados a orientar, prestar asistencia técnica eficiente a los gobiernos locales para invertir en infraestructura vial y lograr el desarrollo de la gestión vial rural en general	2	13%
Dar más oportunidades a la población vulnerable y de extrema pobreza de la zona.	1	7%
TOTAL	15	100%

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

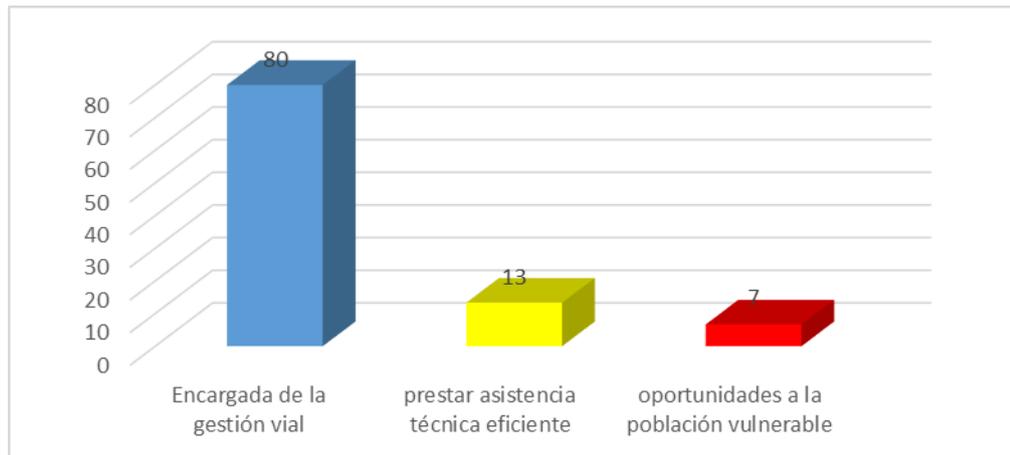


Figura 4. Finalidad de la creación del IVP Huancané

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

Se puede observar que el 80% de los encuestados tiene conocimiento de la creación y la finalidad del Instituto Vial provincial de Huancané, indicando que es la encargada de la gestión vial de los caminos vecinales, el 13% considera que la creación del IVP es solo para prestar asistencia técnica eficiente en cuanto a mantenimiento, el 7% de los encuestados considera que el IVP-Huancané se creó con la finalidad de dar oportunidad a la población vulnerable. Por lo que se concluye que la mayoría de los encuestados conoce de la creación y la finalidad que tiene el Instituto Vial provincial de Huancané.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al respecto, establece claramente que el Instituto Vial Provincial debe programar, concertar y ejecutar las acciones del Plan Vial; evaluar y actualizar el Plan Vial; gestionar y concertar recursos de los entes públicos y privados y entidades cooperantes, coordinar la ejecución de inversiones del sector público; actuar como un órgano técnico operativo de gestión (Paiva, 2012).

Tabla 7

Acreditación de documentos del IVP como un IVP implementado

DOCUMENTACION	CATIDAD
Ordenanza de creación	15
Estatuto del IVP	15
Instrumentos de gestión (ROF, MOF y CAP)	2
Libro de actas	3
Perfiles y/o expedientes elaborados	3
PVPP	15
TOTAL	15

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

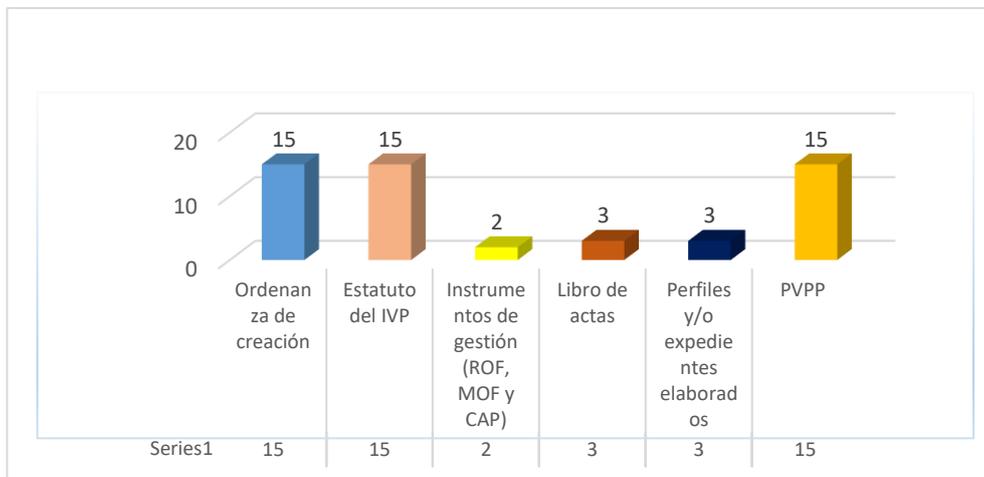


Figura 5. Acreditación de documentos del IVP como un IVP implementados

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

En esta figura podemos apreciar que la totalidad de las personas encuestadas tienen conocimiento que el Instituto vial provincial de Huancané cuenta con ordenanza de creación y su estatuto; sin embargo solo 2 personas encuestadas de un total de 15 consideran que los instrumentos de gestión (ROF, MOF, CAP) si fueron elaborados e implementados; en cuanto a la elaboración de los perfiles y/o expediente 3 de los 15 encuestados considera que si se elaboraron expediente para el mantenimiento de los caminos vecinales; con respecto al Plan Vial provincial participativo el total de los encuestados considera que si existe el PVPP.

Se observa el predominio de encuestados que indican que desconocen los instrumentos de gestión (ROF, MOF y CAP), libro de actas y perfiles y/o expedientes elaborados. Esta situación conduce al deterioro de la institucionalidad en este sector.

Tabla 8

Situación actual del PVPP

OPCIONES	f	%
Actualizado e implementado	2	13%
Desactualizado	12	80%
En proceso de actualización	1	7%
No cuenta con PVPP	0	0%
TOTAL	15	100

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

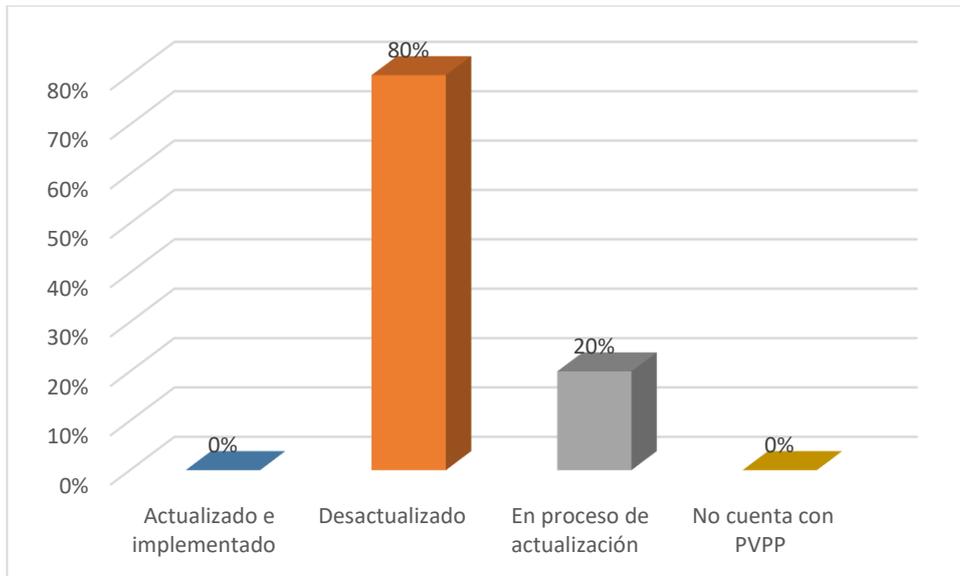


Figura 6. Situación actual del PVPP

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

En el gráfico se aprecia que el 80% de los encuestados consideran que el Plan Vial Provincial Participativo se encuentra desactualizado, porque cada vez que se apersona al Instituto Vial se da con la sorpresa de que sus caminos no figuran en el Inventario Vial, el 20% manifiesta que se encuentra en proceso de actualización.

Es indispensable que el Plan Vial Provincial esté actualizado; así lo señala Provías Descentralizado a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuando establece como propósito: “Evaluar y actualizar el Plan Vial” (Paiva, 2012).

Tabla 9

Régimen o modalidad laboral del equipo técnico, comité directivo del IVP

OPCIONES	f	%
D.Leg. 276	11	73%
CAS (D. Leg. 1057)	0	0%
Servicios de terceros	4	27%
TOTAL	15	100

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

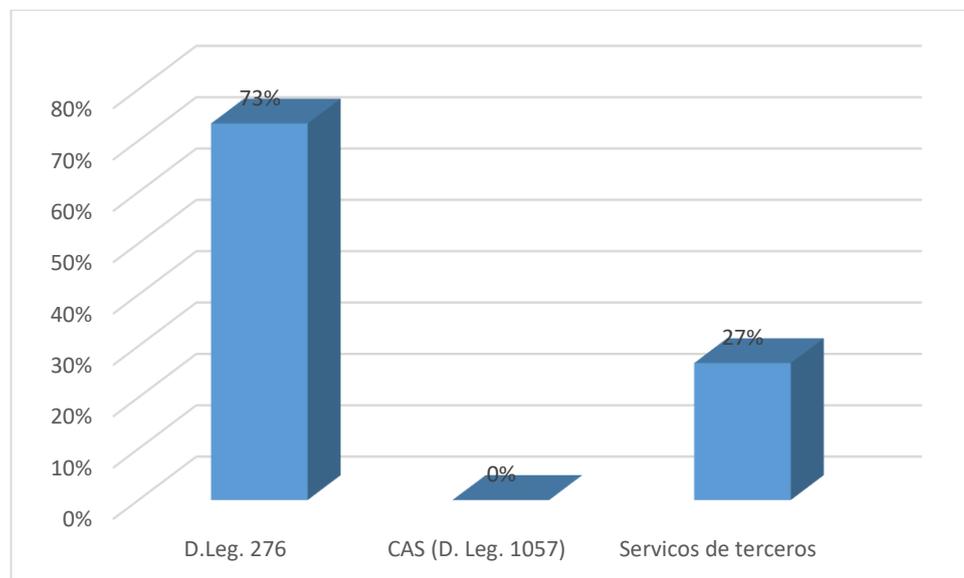


Figura 7. Régimen o modalidad laboral del equipo técnico, comité directivo del IVP.

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

En el gráfico se puede apreciar que el 73% de los integrantes se encuentran en la modalidad del decreto legislativo 276 conformado por el comité directivo (Alcalde provincial y Distritales), gerente de planificación, gerencia de administración de la Municipalidad provincial de Huancané (trabajadores de la



MPH), asistente administrativo del IVP-Huancané, y el 27% son trabajadores que están bajo la modalidad de locación de servicio conformado por el Gerente General del IVP, Jefe de operaciones y las empresas encargadas del mantenimiento de caminos vecinales.

Al respecto, Rodríguez (1984) enfatiza que el Decreto Legislativo 276, es el vigente y más antiguo, que garantiza los derechos de los trabajadores. No se observan trabajadores mediante el sistema CAS y apenas un 27% de trabajadores tercerizados.

Tabla 10

Antigüedad de cargo del equipo técnico, comité directivo del IVP y funcionarios de la MPH

OPCIONES	CATIDAD
Menos de un año	4
Entre 1 a 2 años	0
Entre 2 a 3 años	11
más de 4 años	0
TOTAL	15

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

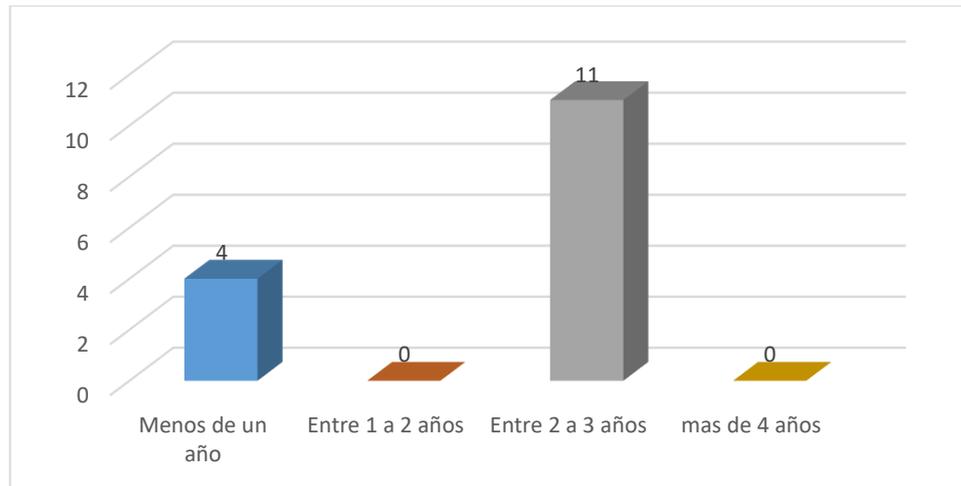


Figura 8. Antigüedad de cargo del equipo técnico, comité directivo del IVP y funcionarios de la MPH

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

En esta pregunta se ha considerado a algunos funcionarios de la MPH ya que el trámite administrativo se viene realizando a través de la municipalidad. La antigüedad de cargo es de la siguiente manera: menos de un año está considerado los funcionarios de Planificación, abastecimiento tesorería de la MPH, el jefe de operaciones también manifiesta que viene laborando menos de un año; entre 2 a 3 años de antigüedad laboral manifiestan todos los 8 integrantes del comité directivo, el gerente general, asistente administrativo del IVP de Huancané y el contador de la MPH.

La administración pública, presenta una inestabilidad laboral única, debido a que muchas veces los trabajadores en calidad de contrato no logran vigencia en sus puestos. Esta realidad contradice el desarrollo económico de los últimos años (Urrutia, 2010).

Tabla 11

Gestiones en cuanto a expediente en favor del IVP

OPCIONES	f	%
SI	3	20%
NO	4	27%
DESCONOCE	8	53%
TOTAL	15	100%

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

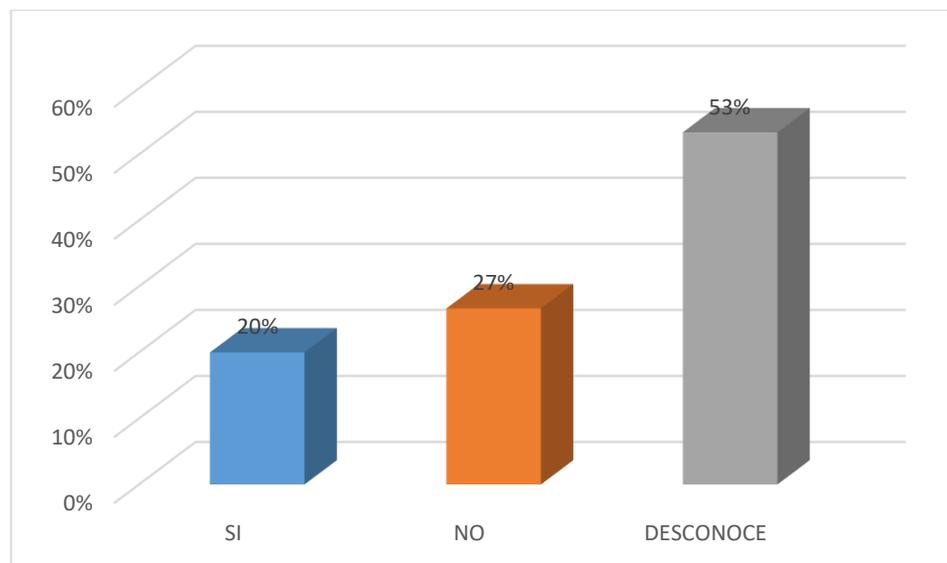


Figura 9. Gestiones en cuanto a expedientes en favor del IVP

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

En el grafico se puede observar que el 20 % de encuestados si considera que se está realizando expedientes a nivel de perfilado para el mantenimiento de caminos vecinales, el 27% considera que no se ve nada de trabajo en cuanto a expediente presentados a través de la Municipalidad Provincial de Huancané, y el 53% de los



encuestados desconoce si el IVP elaboro perfiles o expediente técnicos concerniente a mantenimiento periódico o rehabilitación de los caminos vecinales.

Al respecto De Moreyra (2012), señala que un equipo técnico de gestión debe estar comprometido y capacitado en diferentes temas de gestión vial, incluyendo la elaboración de expediente técnico.

Tabla 12

Acuerdos del comité directivo implementados en cuanto a gestión vial en los años 2015-2016

OPCIONES	f	%
Un acuerdo implementado	0	0%
2 a más acuerdos implementados	0	0%
Ningún acuerdo	11	73%
desconoce	4	27%
TOTAL	15	100

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

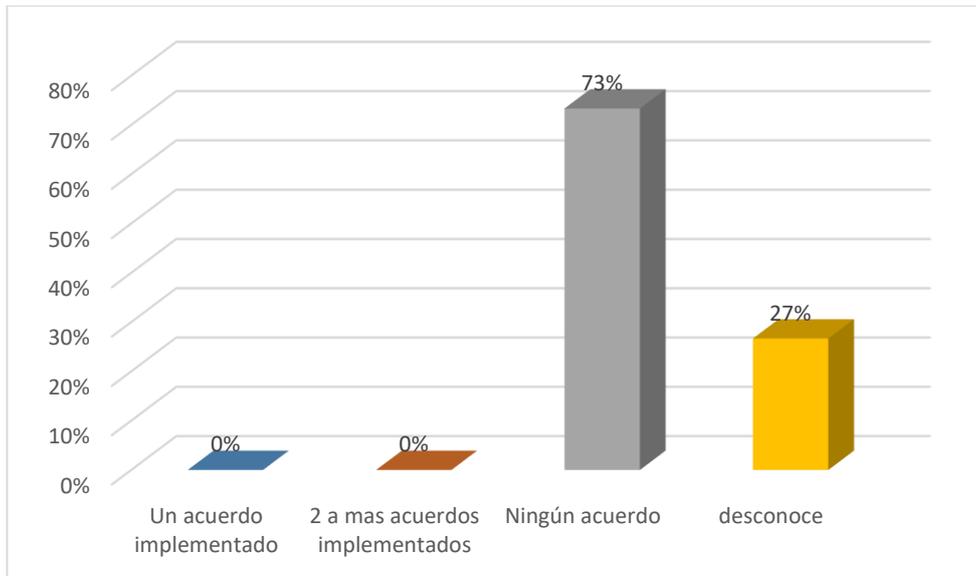


Figura 10. Acuerdos del comité directivo implementados en cuanto a gestión vial en los años 2015- 2016

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

Se puede apreciar en el grafico que el 73% de los encuestados considera que no hubo ningún acuerdo implementado en los años 2015 al 2016 en favor del Instituto Vial Provincial, y un 27% de los encuestados manifiesta que desconoce que hubiera algún acuerdo implementado.

En esta línea de investigación, De Moreyra (2012), señala que el equipo técnico de gestión debe estar comprometido con los acuerdos del directorio se toman por unanimidad.

Tabla 13

Considera que es necesario contar con documentos e instrumentos de gestión en la gerencia del IVP Huancané para mejorar la gestión

OPCIONES	f	%
SI	15	100%
NO	0	0%
DESCONOCE	0	0%
TOTAL	15	100

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

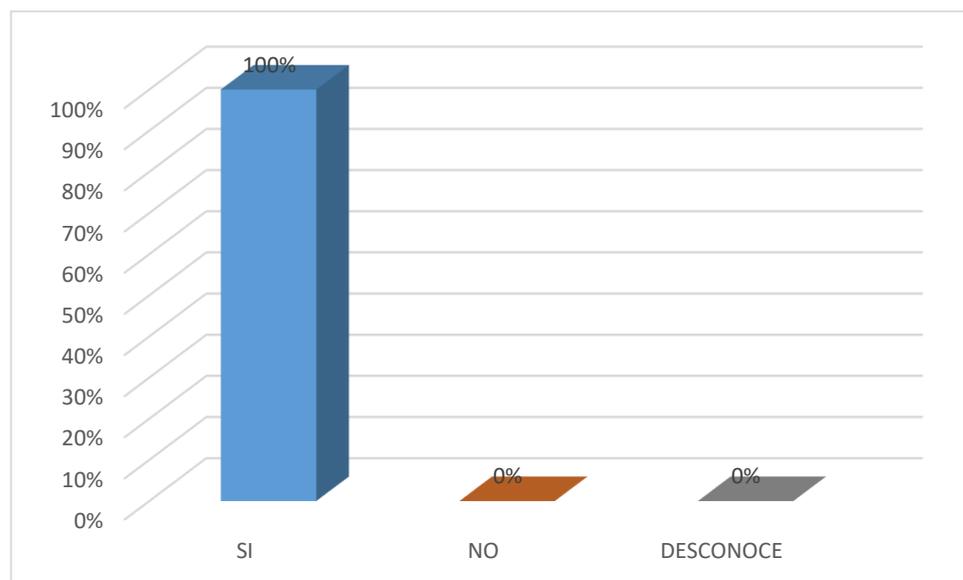


Figura 11. *Considera que es necesario contar con documentos e instrumentos de gestión en la gerencia del IVP Huancané para mejorar la gestión*

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

Se puede apreciar en el grafico que el 100% del total de los encuestados considera que es muy necesario contar con documentos e instrumentos de gestión en



la gerencia del Instituto Vial Provincial no obstante , como lo señala Asqui (2015), el problema evidente en el Instituto Vial Provincial Huancané, es la falta de implementación actualizada de los documentos de gestión, lo que conduce a la reversión del presupuesto generado por desconocimiento del manejo de instrumentos de gestión administrativa.

Tabla 14

Gestiones para la operatividad (RUC, CTA CTE, SEACE SIAF y UF) del IVP de la Provincia de Huancané

OPCIONES	CATIDAD	PORCENTAJE
SI	0	0%
NO	14	93%
DESCONOCE	1	7%
TOTAL	15	100

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

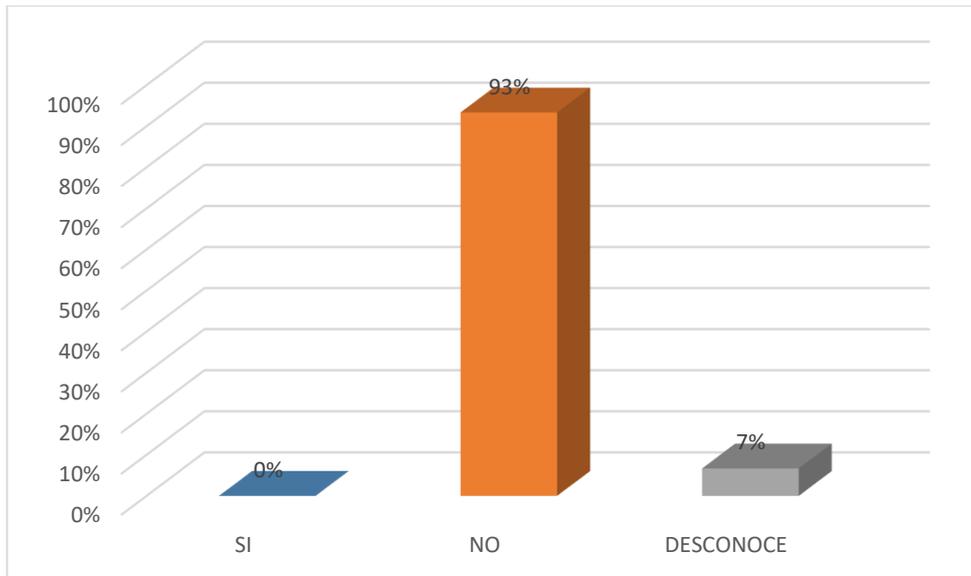


Figura 12. Gestiones para la operatividad (RUC, CTA, CTE, SEACE, SIAF, UF) del IVP de la Provincia de Huancané

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

Se aprecia en el grafico que el 93% del total de encuestados manifiesta que el Instituto Vial Provincial de Huancané no cuenta con RUC, CTA CTE, SEACE SIAF y UF para operar de manera independiente y como un órgano descentralizado, y el 7 % de los encuestados manifiesta en desconocer en cuanto al manejo de su operatividad.

Al respecto, Asqui (2015) señala que el manejo inadecuado de Instrumentos de gestión administrativa del equipo técnico del IVP como (SEACE, SIAF, SNIP), conduce al deterioro de las metas planteadas en periodos de trabajo.

Tabla 15

Toma de decisiones en el IVP Huancané

OPCIONES	f	%
CENTRALIZADA	12	80%
DESCENTRALIZADA	3	20%
TOTAL	15	100

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

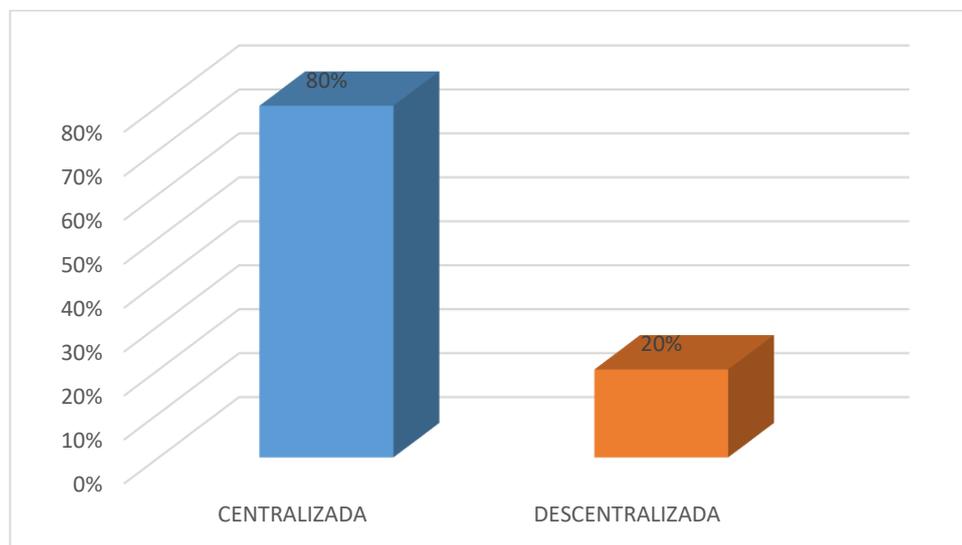


Figura 13. Toma de decisiones en el IVP Huancané

Fuente: Encuesta en el mes de octubre

Se aprecia en el gráfico que el 80% de los encuestados considera que las decisiones que toma el Instituto Vial Provincial de Huancané lo realiza en forma centralizada, ya que para los acuerdos importantes nunca se convoca a reuniones siendo miembros integrantes del comité directivo, mientras que el 20% de los encuestados considera que la decisión lo toma en forma descentralizada y que están en constante coordinación con los que conforman el IVP.



Al respecto Provías promueve el proceso de descentralización, por ello, indica que su propósito es institucionalizar la política Sectorial en los gobiernos subnacionales, fortalecer las capacidades subnacionales de planificación del transporte e intervención vial articulada, reforzar las capacidades técnicas para implementar el enfoque Logístico de Transportes (Paiva, 2012).

4.1.2. Evaluación del nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestal en el logro de las metas en el instituto vial provincial de la provincia de Huancané

Se tomó como referencia los años 2015 y 2016.

Tabla 16

Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2015

Meta	Pia	Pim		Avance %
		programado (1)	Ejecutado (2)	
00001-301645: mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado	104,194.00	0.00	0.00	0.00
00002-301645: pu 536 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo asiruni-sicta de distrito de rosaspata -huancane-puno	0.00	85,314.00	82,207.00	96.36%
00001-301645: pu 612 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo chapapampa-jonsani de distrito huancane huancané puno	0.00	57,833.00	57,263.00	99.01%
00003-301645: pu 538 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no	0.00	49,347.00	47,678.00	96.62%

pavimentado tramo rosaspata-ñapa de				
distrito de rosaspata -huancane-puno				
00004-301645: pu 545 mantenimiento				
rutinario de caminos vecinales no	0.00	91,412.00	0.00	0.00%
pavimentado tramo ayabacas-pusi de				
distrito de pusi -huancane-puno				
Total	104,194.00	283,906.00	187,148.00	65.92

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

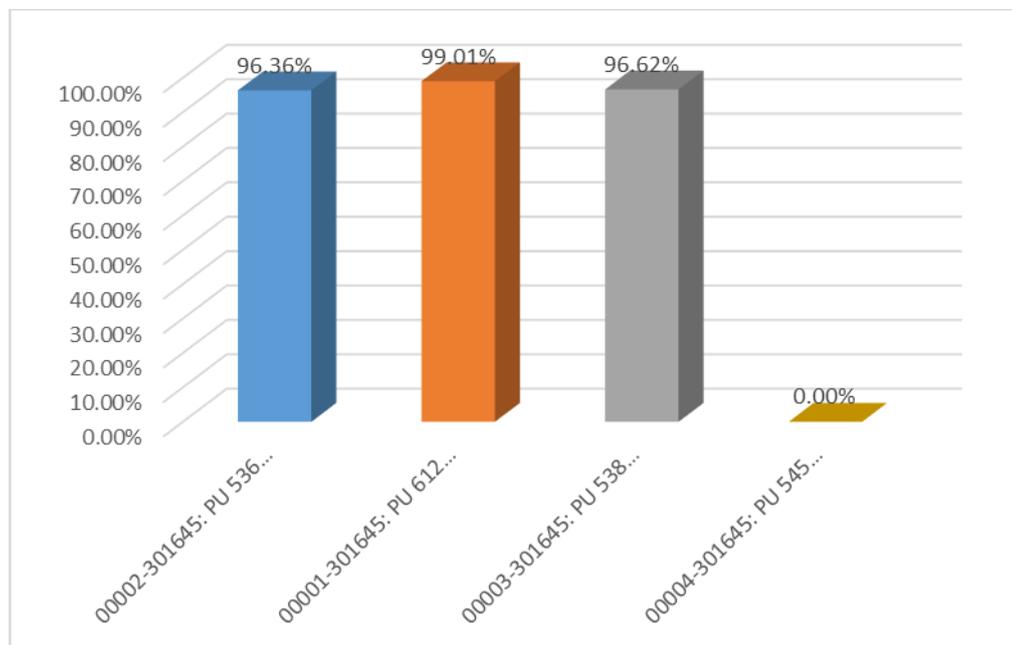


Figura 14. Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2015

Fuente: Ministerio de economía y Finanzas y Extranet de Provias Descentralizada

En el cuadro N° 16 se muestra el presupuesto programado correspondiente al año fiscal 2015 para el mantenimiento Rutinario de los caminos vecinales por la fuente de financiamiento de Recursos Ordinarios, el total de presupuesto según PIM asignado al IVP Huancané fue de S/. 283,906.00 (Doscientos ochenta y tres mil

novecientos seis con 00/100 soles) para los tramos de: PU-536 Aziruni-Sicta-Rosaspata, PU-612 Chapapampa-Jonsani, PU538 Rosaspata-Ñapa y PU-545 Ayabacas-Pusi de la provincia de Huancané; lográndose ejecutar S/. 187,148.00 (Ciento ochenta y siete mil cientos cuarenta y ocho con 00/100 soles), en porcentaje representa el 65.96% y cuyo indicador de eficiencia fue de 0.66 menor a la unidad, por lo que se puede deducir que hubo un menor grado de ejecución del presupuesto de gasto, frente al presupuesto Institucional Modificado. Esto nos permite deducir que el grado de cumplimiento de las metas presupuestarias es menor a lo programado.

El estudio de Paiva (2012) señala que el incremento de la ejecución de presupuesto debe ir en alza, este es un indicador de consolidación de capacidades de estrategias de gestión pública.

Tabla 17

Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2016

Meta	Pia	Pim programado	Ejecutado	Avance %
00001-301645: mantenimiento				
rutinario de caminos vecinales no pavimentado	101,905.00	0.00	0.00	0.00
00002-301645: pu 536				
mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo asiruni- sicta de distrito de rosaspata - huancane-puno	0.00	86,348.00	64,607.00	74.82%



00001-301645: pu 612				
mantenimiento rutinario de				
caminos vecinales no				
	0.00	60,155.00	48,102.50	79.96%
pavimentado tramo				
chapapampa-jonsani de distrito				
huancane huancane puno				
00003-301645: pu 536				
mantenimiento rutinario de				
caminos vecinales no				
	0.00	51,327.00	41,020.00	79.92%
pavimentado tramo rosaspata-				
ñaapa de distrito de rosaspata -				
huancane-puno				
00004-301645: pu 536				
mantenimiento rutinario de				
caminos vecinales no				
	0.00	53,162.00	0.00	0.00%
pavimentado tramo ayabacas-				
pusi de distrito de pusi -				
huancane-puno				
Total	101,905.00	250,992.00	153,729.50	61.25

Fuente: Ministerio de economía y Finanzas y Extranet de Provias Descentralizada

Productos/proyecto 3000133: camino vecinal con mantenimiento vial
 actividad/accion de inversion 5001452: mantenimiento rutinario de camino vecinal
 no pavimentado funcion: transporte division funcional 033: transporte grupo
 funcional 0066: vias vecinales.

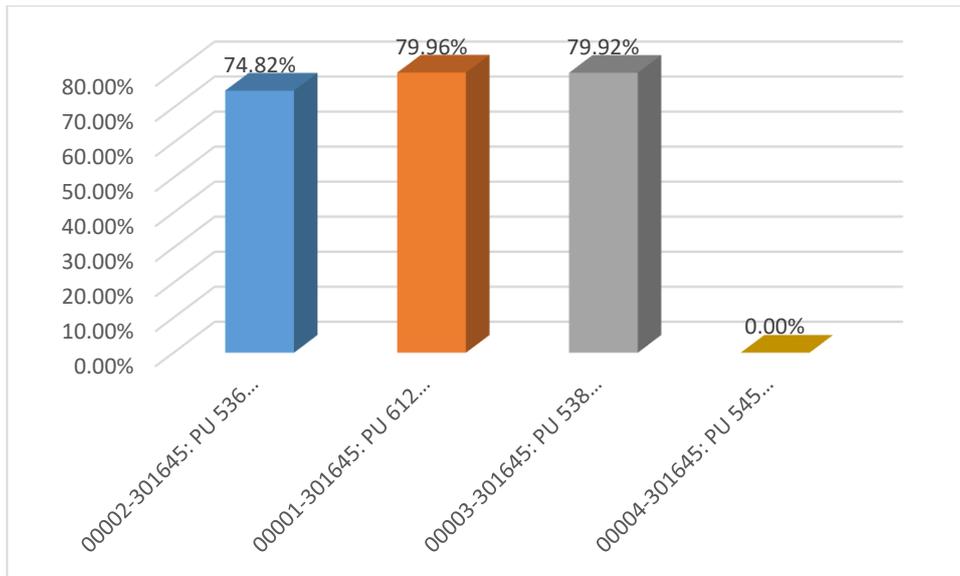


Figura 15. Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2016

Fuente: Ministerio de economía y Finanzas y Extranet de Provias Descentralizada

En el cuadro N° 17 se muestra el presupuesto programado correspondiente al año fiscal 2016 para el mantenimiento Rutinario de los caminos vecinales por la fuente de Financiamiento de Recursos Ordinarios, el total de presupuesto según PIM asignado al IVP Huancané fue de S/. 250,992.00 (Doscientos Cincuenta mil novecientos noventa y dos con 00/100 soles) para los tramos de: PU-536 Aziruni-Sicta-Rosaspata, PU-612 Chapapampa-Jonsani, PU538 Rosaspata-Ñapa y PU-545 Ayabacas-Pusi de la provincia de Huancané; lográndose ejecutar S/. 153,729.50 (Ciento cincuenta y tres mil setecientos veintinueve con 50/100 soles), en porcentaje representa el 61.25% y cuyo indicador de eficiencia fue de 0.61 menor a la unidad, por lo que se puede deducir que hubo un menor grado de ejecución del presupuesto de gasto, frente al presupuesto Institucional Modificado. Esto nos permite deducir que el grado de cumplimiento de las metas presupuestarias es menor a lo programado

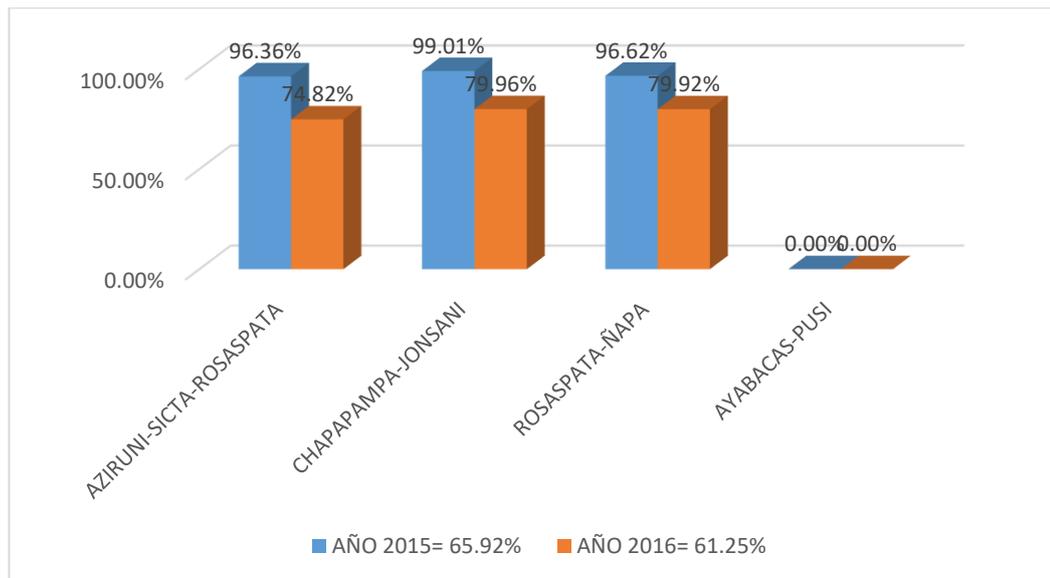


Figura 16. Análisis comparativo de la ejecución de presupuesto según metas en porcentajes periodos

Fuente: Tabla N° 11 y 12

En el cuadro N° 11 y 12 se muestra el presupuesto programado y la ejecución de gastos en los periodos 2015 – 2016 según las metas programadas Para el Instituto Vial provincial de Huancané, en soles y porcentajes en el cual se puede apreciar con mayor claridad en el grafico N°13.

En el ejercicio presupuestario 2015 se programó S/. 283,906.00 (Doscientos ochenta y tres mil novecientos seis con 00/100 soles) de los cuales se logró ejecutar S/. 187,148.00 (Ciento ochenta y siete mil cientos cuarenta y ocho con 00/100 soles), que representa el 65.96%, no lográndose ejecutar al 100% las metas de los gastos programados.

En el ejercicio presupuestario del 2016 se programó S/. 250,992.00 (Doscientos Cincuenta mil novecientos noventa y dos con 00/100 soles) y de los cuales se logró ejecutar S/. 153,729.50 (Ciento cincuenta y tres mil setecientos



veintinueve con 50/100 soles), que representa el 61.25% con respecto al total programado, mostrándose una deficiente ejecución del presupuesto de gasto, resaltando la falta de capacidad de gasto.

Como se puede apreciar en ambos periodos no se logró alcanzar las metas presupuestales de gastos programados, a causa de que se programaron 04 metas para el mantenimiento rutinario de caminos vecinales, de los cuales la meta del tramo Ayabacas – Pusi no se logró tocar ni un sol, ya que el tramo fue re categorizado y reconocido como ruta departamental publicado según el diario Oficial el Peruano de fecha 27 de Julio de 2011 en donde el Ministerio de Transporte y comunicaciones aprueba la actualización del clasificador de rutas del Sistema Nacional de carreteras-SINAC según Decreto supremo N° 036-2011-MTC decreta en su Artículo 1 Aprobar la actualización del clasificador de rutas del SINAC, el mismo que se detalla en el Anexo adjunto que forma parte integrante del presente decreto supremo dando así al tramo Ayabacas – Pusi PU-654 código de Ruta anterior, el actual Código de Ruta como departamental es Emp. PE-34 H (Pte. Ayabacas)-Emp. PU-118 (Pusi).

A causa de ese cambio no se logró ejecutar el presupuesto al 100% en los dos periodos consecutivos afectando en el logro de las metas y creando la deficiencia en la ejecución de gastos.

Paiva (2012) señala que la capacidad operativa de los sectores vinculados a Provías, se demuestra en la ejecución de los presupuestos según metas.

4.1.3. Análisis de la programación de los procesos de contratación de bienes y servicios y su repercusión en la ejecución presupuestal en el instituto vial provincial de la provincia de Huancané

Tabla 18

¿Los procesos de contratación de bienes y servicios se cumplen de acuerdo a lo programado?

OPCIONES	f	%
Parcialmente	10	67%
Totalmente	5	33%
TOTAL	15	100%

Fuente: Elaboración propia.

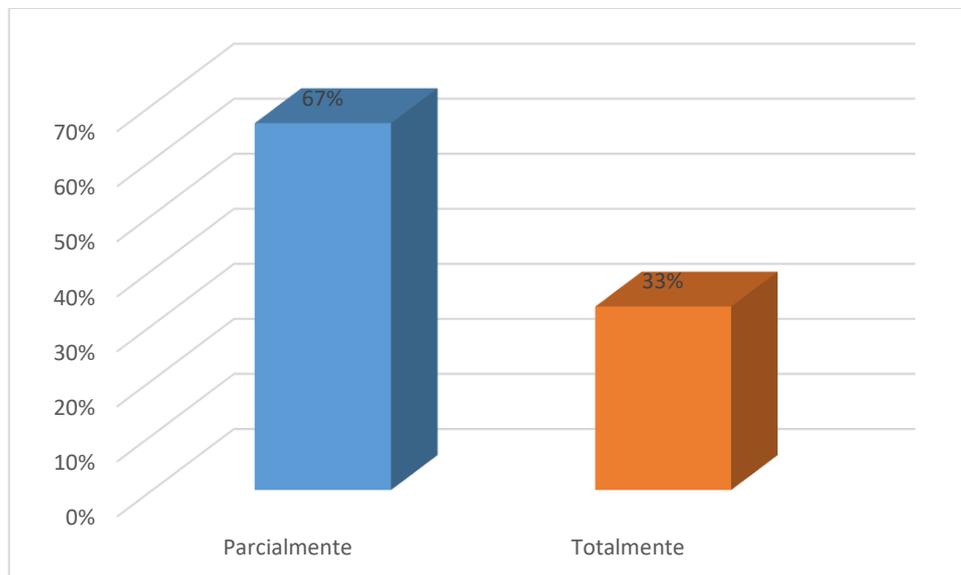


Figura 17. *¿Los procesos de contratación de bienes y servicios se cumplen de acuerdo a lo programado?*

Fuente: Tabla 19.



Se aprecia en el gráfico que el 67% de los encuestados considera que los procesos de contratación de bienes y servicio cumplen parcialmente de acuerdo a lo programado. Por lo que queda comprobado la inadecuada aplicación de los Procesos de Adquisición está siendo mal aplicado, por tratarse de personal con poco conocimiento acerca del Sistema Administrativo de Abastecimientos y que no tiene una capacitación adecuado para realizar el trabajo de Abastecimientos y por ende poco conocimiento del Proceso de Adquisición que genera deficiencia en la programación y su vez existe mucha burocracia en cuanto al trámite documentario. Ya que el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané viene realizando todo el trámite administrativo de adquisición y contratación de bienes y servicios a través de la Municipalidad provincial de Huancané.

El 33% de los encuestados manifiestan que, si se está cumpliendo el total de lo programado los procesos de contratación de bienes y servicios tomándose en cuenta para la ejecución de procesos de contratación, La Nueva Ley de Contrataciones del Estado Ley N° 30225, dicho sea de paso es la normativa que derogó el D.L. N° 1017. Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento

Tabla 19

¿Cómo afecta en la ejecución presupuestal el cumplimiento de la aplicación de los procesos de contratación de bienes y servicios?

OPCIONES	f	%
Positivamente	15	100%
Negativamente	0	0%
TOTAL	15	100%

Fuente: Elaboración propia.

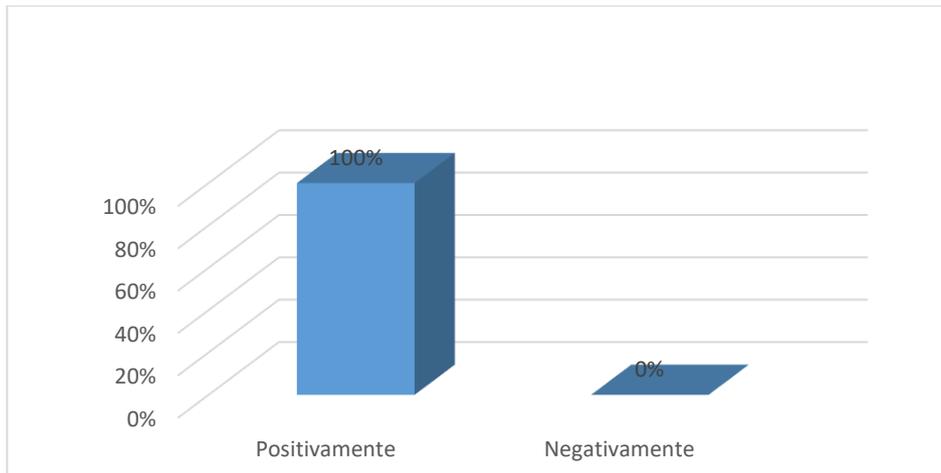


Figura 18. ¿Cómo afecta en la ejecución presupuestal el cumplimiento de la aplicación de los procesos de contratación de bienes y servicios?

Fuente: Tabla 20.

Como podemos apreciar en el grafico que el 100% de los encuestados considera que el cumplimiento de los procesos de contratación de bienes y servicio si repercute de manera positiva en la ejecución presupuestal, puesto que al ejecutar al 100% la capacidad de ejecución se reflejaría inclusive en el portal del Ministerio de economía y finanzas. Sin embargo la realidad es otra, los presupuesto programado en el Instituto Vial Provincial de la Provincial de Huancané no se ejecutan al 100%, por mucha razones una de ellas es que el presupuesto enviado por Provias descentralizado a través del Ministerio de economía y finanzas llega en forma tardía para su incorporación la prueba fehaciente es la documentación en la que ingresa a través de tramite documentario, otro se puede comprobar la transferencia realizada al sistema Extranet que se utiliza en el Instituto vial provincial de Huancané

PRUEBA DE HIPÓTESIS

Se utiliza el análisis de correlación y regresión. La correlación se simplifica en los siguientes enunciados:

A mayor X, mayor Y (+)

A mayor X, menor Y (-)

Mediante la fórmula de Correlación Pearson:

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

Con el fin de emplear de forma práctica la magnitud de r de Pearson como un indicador del grado de correlación o asociación entre variables, se opta por la siguiente tabla:

Tabla 20

Grado de correlación

Valores de r	Tipo y grado de correlación
-1	Negativa perfecta
$-1 < r \leq -0,8$	Negativa fuerte
$-0,8 < r \leq -0,5$	Negativa moderada
$-0,5 \leq r < 0$	Negativa débil
0	No existe
$0 < r \leq 0,5$	Positiva débil
$0,5 < r < 0,8$	Positiva moderada
$0,8 \leq r < 1$	Positiva fuerte
1	Positiva perfecta

Fuente: Kendall

HIPÓTESIS GENERAL

Ho: La aplicación de Estrategias no influye directamente en una mejor gestión pública del Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané.

Ha: La aplicación de Estrategias influye directamente en una mejor gestión pública del Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané.

Tabla 21

Sujeto de investigación de hipótesis general

Sujeto de investigación	X	Y	XY	X ²	Y ²	r
15	223	147	2223	3491	1457	0.7004

Fuente: Elaboración propia.

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}} = 0,7004$$

$$GL = 15 - 2 = 13$$

$$\alpha = 0,05$$

$$rc = 0,7004$$

$$rt = 0,436 \text{ (Tabla de valores críticos de Kendall con dos colas)}$$

$$R^2 = 0,4905$$

Debido a que $rc > rt$ (correlación calculada es mayor a correlación tabla), entonces se rechaza H_0 y se acepta la H_a , luego se desprende que la aplicación de estrategias influye directamente en una mejor gestión pública del Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané. La correlación es positiva moderada (ubicada entre los intervalos: $0,5 < r < 0,8 = 0,7004$). Elevando r al cuadrado

obtenemos el coeficiente de determinación $r^2 = 0,4905$, de lo que se desprende que el 49,05% de la mejor gestión pública del Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané, se debe a la aplicación de Estrategias, sin embargo, del error existente se desprende $1-r^2 (100) = 50,95\%$ se ignora a qué se debe la mejor gestión pública.

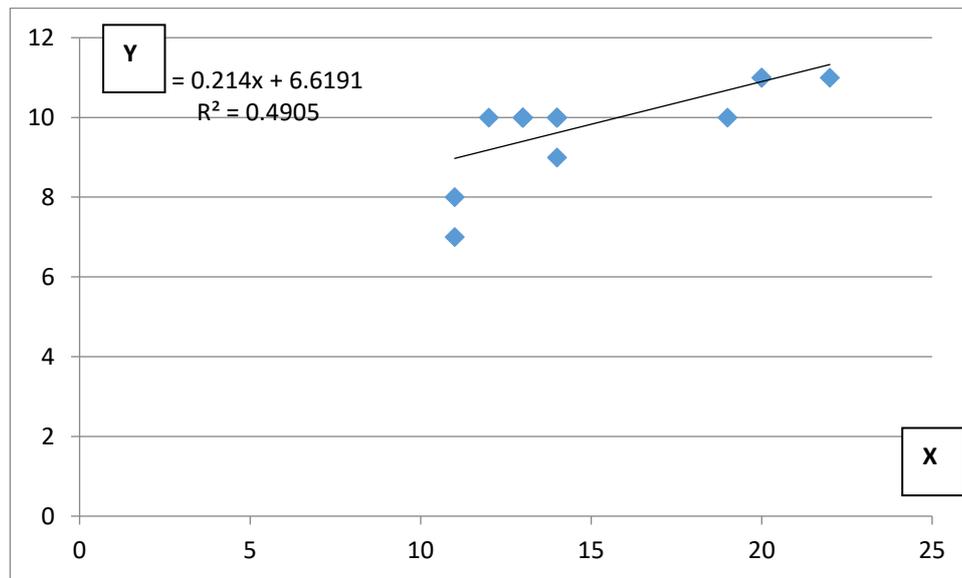


Figura 19. Sujeto de investigación de hipótesis general.

Fuente: Elaboración propia.

DONDE;

X= Aplicación de Estrategias

Y = Mejor gestión pública

Significado de la pendiente

A medida que el valor de la mejor gestión pública, de acuerdo al gráfico, aumenta en una unidad, el valor estimado en la aplicación de estrategias se incrementará en 0,214 unidades.

Significado de la ordenada de origen

El valor 6,6191 es el intercepto, es decir, indica el nivel promedio de la mejor gestión pública cuando el nivel de aplicación de estrategias es cero (0).

¿Es un modelo confiable de predicción?

Sí, es un modelo confiable porque el coeficiente de determinación (R^2) se acerca a la unidad (1) = 0,4905, lo que equivale a decir que el 49,05% de las pruebas de reconocimiento, indican que la relación es confiable.

HIPÓTESIS ESPECÍFICA N° 01

H₀: La aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional no mejora la calidad de la gestión pública en el instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané.

H_a: La aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional mejora la calidad de la gestión pública en el instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané.

Tabla 22

Sujeto de investigación de hipótesis específica 1

Sujeto de investigación	X	Y	XY	X ²	Y ²	r
15	51	223	784	181	3491	0.7060

Figura 20. Sujeto de investigación de hipótesis específica 1

Fuente: Elaboración propia.

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}} = 0,7060$$

$$GL = 15 - 2 = 13$$

$$\alpha = 0,05$$

$$r_c = 0,7060$$

$$r_t = 0,436 \text{ (Tabla de valores críticos de Kendall con dos colas)}$$

$$R^2 = 0,4984$$

Debido a que $r_c > r_t$ (correlación calculada es mayor a correlación tabla), entonces se rechaza H_0 y se acepta la H_a , luego se desprende que la aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional mejora la calidad de la gestión pública en el instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané. La correlación es positiva moderada (ubicada entre los intervalos: $0,5 < r < 0,8 = 0,7060$). Elevando r al cuadrado obtenemos el coeficiente de determinación $r^2 = 0,4984$, de lo que se desprende que el 49,84% de la mejora de gestión pública en el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané, se debe a la aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional, sin embargo, del error existente se desprende $1 - r^2 (100) = 50,16\%$ se ignora a qué se debe la mejora de la gestión pública.

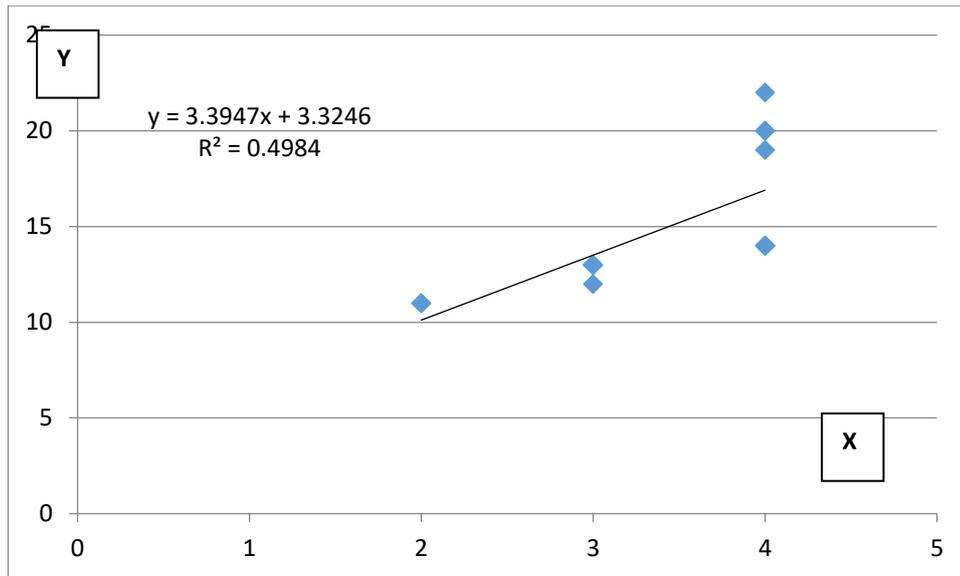


Figura 21. Sujeto de investigación de hipótesis específica 2

Fuente: Elaboración propia.

DONDE:

X= Aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional

Y = Mejora de la gestión pública

Significado de la pendiente

A medida que el valor de la mejora de la gestión pública, de acuerdo al gráfico, aumenta en una unidad, el valor estimado en la aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional se incrementará en 3,39 unidades.

Significado de la ordenada de origen

El valor 3,32 es el intercepto, es decir, indica el nivel promedio de la mejor gestión pública cuando el nivel de aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional es cero (0).

¿Es un modelo confiable de predicción?

Sí, es un modelo confiable porque el coeficiente de determinación (R^2) se acerca a la unidad (1) = 0,4916, lo que equivale a decir que el 49,16% de las pruebas de reconocimiento, indican que la relación es confiable.

HIPÓTESIS ESPECÍFICA N° 02

H₀: El nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria no influye en el logro de las metas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané.

H_a: El nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria influye en el logro de las metas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané.

Tabla 23

Sujeto de investigación de hipótesis específica 2

Sujeto de investigación	X	Y	XY	X ²	Y ²	r
15	51	19	67	181	27	0.5083

Fuente: Elaboración propia.

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}} = 0,5083$$

$$GL = 15 - 2 = 13$$

$$\alpha = 0,05$$

$$r_c = 0,5083$$

$r_t = 0,436$ (Tabla de valores críticos de Kendall con dos colas)

$$R^2 = 0,2584$$

Debido a que $r_c > r_t$ (correlación calculada es mayor a correlación tabla), entonces se rechaza H_0 y se acepta la H_a , luego se desprende que el nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria influye en el logro de las metas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané. La correlación es positiva moderada (ubicada entre los intervalos: $0,5 < r < 0,8 = 0,5083$). Elevando r al cuadrado obtenemos el coeficiente de determinación $r^2 = 0,2584$, de lo que se desprende que el 25,84% del logro de metas en el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané, se debe al cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria, sin embargo, del error existente se desprende $1 - r^2 (100) = 74,16\%$ se ignora a qué se debe el logro de metas.

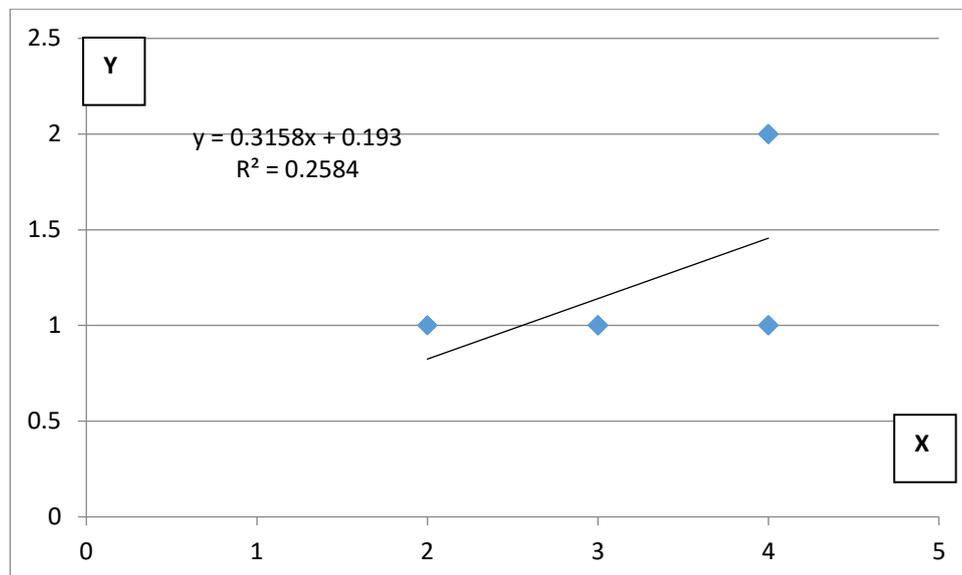


Figura 22. Sujeto de investigación de hipótesis específica 2

Fuente: Elaboración propia.



DONDE:

X= Nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria

Y = logro de las metas

Significado de la pendiente

A medida que el valor del logro de metas, de acuerdo al gráfico, aumenta en una unidad, el valor estimado en el cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria se incrementará en 0,3158 unidades.

Significado de la ordenada de origen

El valor 0,193 es el intercepto, es decir, indica el nivel promedio del logro de metas cuando el nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria es cero (0).

¿Es un modelo confiable de predicción?

Sí, es un modelo confiable porque el coeficiente de determinación (R^2) es 0,2584, lo que equivale a decir que el 25,84% de las pruebas de reconocimiento, indican que existe una relación notable.

HIPÓTESIS ESPECÍFICA N° 03

H₀: Una inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios no repercute de manera negativa en la ejecución presupuestal del Instituto Vial provincial de la Provincia de Huancané

Ha: Una inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios repercute de manera negativa en la ejecución presupuestal del Instituto Vial provincial de la Provincia de Huancané.

Tabla 24

Sujeto de investigación de hipótesis específica 3

Sujeto de investigación	X	Y	XY	X ²	Y ²	r
15	17	20	24	21	30	0.5547

Fuente: Elaboración propia.

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}} = 0,5547$$

$$GL = 15-2=13$$

$$\alpha = 0,05$$

$$rc = 0,5547$$

$$rt = 0,436 \text{ (Tabla de valores críticos de Kendall con dos colas)}$$

$$R^2 = 0,3077$$

Debido a que $rc > rt$ (correlación calculada es mayor a correlación tabla), entonces se rechaza H_0 y se acepta la H_a , luego se desprende que una inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios repercute de manera negativa en la ejecución presupuestal del Instituto Vial provincial de la

Provincia de Huancané. La correlación es positiva moderada (ubicada entre los intervalos: $0,5 < r < 0,8 = 0,5547$). Elevando r al cuadrado obtenemos el coeficiente de determinación $r^2 = 0,3077$, de lo que se desprende que el 30,77% de la negativa ejecución presupuestal del Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané, se debe a la inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios, sin embargo, del error existente se desprende $1 - r^2 (100) = 69,33\%$ se ignora a qué se debe la negativa ejecución presupuestal.

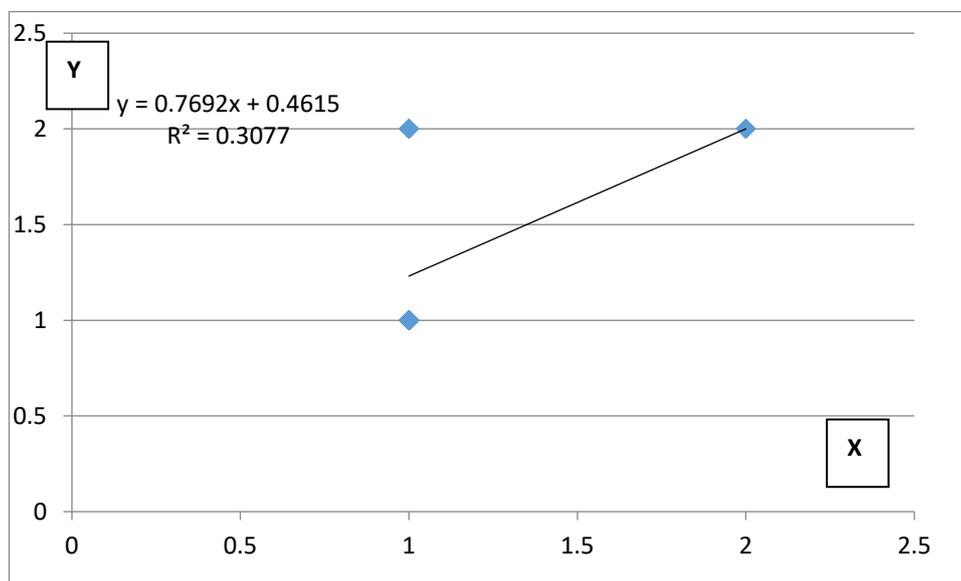


Figura 23. Sujeto de investigación de hipótesis específica 3

Fuente: Elaboración propia.

DONDE:

X= Inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios

Y = Negativa ejecución presupuestal

Significado de la pendiente



A medida que el valor de la negativa ejecución presupuestal, de acuerdo al gráfico, aumenta en una unidad, el valor estimado en la inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios se incrementará en 0,7692 unidades.

Significado de la ordenada de origen

El valor 0,4615 es el intercepto, es decir, indica el nivel promedio de la Negativa ejecución presupuestal cuando el nivel de la inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios es cero (0).

¿Es un modelo confiable de predicción?

Sí, es un modelo confiable porque el coeficiente de determinación (R^2) es 0,3077, lo que equivale a decir que el 30,77% de las pruebas de reconocimiento, indican que la relación es notable.

4.2. DISCUSIÓN

Los resultados de esta investigación, son parecidos a los encontrados por Carpio (2017) quien en su tesis sustentado en base a diferentes estudios técnicos de ingeniería sobre las fallas que se producen en los pavimentos de los caminos vecinales y rurales y a su vez sugiere tomar algunos ejemplos de políticas viales, utilizadas con gran éxito en diferentes países de Latinoamérica, donde se ha comprobado una buena estrategia de planificación y conservación vial rural. También Valderrama (2015) menciona que, dados sus limitados recursos presupuestarios, el principal problema del IVP es encontrar financiación de otras fuentes para llevar a cabo las obras de construcción, restauración y mantenimiento. que maneja actualmente son insuficientes y muy limitados mantener en buen estado de transitabilidad el conjunto de las carreteras de la red viaria pública provincial.



También, Bizarro (2017) menciona que, se deben establecer directrices y lineamientos internos para lograr una óptima ejecución presupuestal que permita alcanzar los objetivos institucionales y financieros de la “Municipalidad Distrital de Vilque”. En general se puede concluir que no existe relación y equilibrio entre lo ejecutado ya que en ambos Los resultados indican que el presupuesto de gastos no se realiza según lo previsto, lo que repercute negativamente en la ejecución del presupuesto. También Asqui (2015) señala que en el 2012, ningún IVP alcanzó el nivel de gestión vial de alto rendimiento conocido como IV nivel de tipologización. En el 2013, se alcanzó el IV nivel de tipologización. En 2014, los “IVP de Melgar y Moho” ascendieron de categoría, el “IVP de Sandia “descendió al nivel III, tres IVP de El Collao-Ilave pasaron al “nivel IV de tipologización y dos IVP de El Collao-Ilave” pasaron al nivel IV. Los “IVP de San Román y Yunguyo permanecieron en el nivel I”. durante todo el trienio, lo que se considera un nivel de gestión de carreteras de capacidad en desarrollo.

De la misma manera presentamos la propuesta de estrategias para mejorar la gestión pública en el Instituto Vial Provincial Huancané.

Para mejorar la gestión pública en el Instituto Vial Provincial Huancané, es muy necesario Implementar los Instrumentos de gestión (ROF, MOF, CAP), contar con el Plan Vial Provincial Participativo de la Provincia de Huancané y su Inventario Vial Provincial Actualizado

Para consolidar el cumplimiento constante de la misión y los objetivos, es necesario implementar un equipo de personal idóneo acorde a sus capacidades, según organigrama propuesto.



Otro de los aspectos fundamentales es que el Instituto Vial Provincial de Huancané debe buscar financiamiento en otras entidades Públicas y no depender tan solo de la transferencia que realiza Provias descentralizado.

El Instituto Vial Provincial de Huancané debe emplear eficaz y eficientemente la totalidad de las transferencias captadas para lograr el cumplimiento de las metas trazadas.



V. CONCLUSIONES

PRIMERA: El problema existente en el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané es la, deficiente ejecución del presupuesto transferido por Provias descentralizado Nacional a los IVP's a través de gobiernos locales provinciales para su ejecución tercerizada a través de microempresas de mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales, el cual en la reversión del presupuesto generado por desconocimiento del manejo de instrumentos de gestión administrativa del equipo técnico del IVP como (SEACE, SIAF. SNIP, presupuesto por resultados); Inadecuados y retrasos procesos de licitación de microempresas de Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales; Tardía suscripción del convenio entre los gobiernos locales provinciales y Provias Descentralizado Nacional; desconocimiento e incumplimiento del Instructivo N° 002- N°002-2009-MTC/21 de rendiciones financieras de gastos operativos y de mantenimiento rutinario tanto físico y virtual vía EXTRANET en el portal de Provias Descentralizado por equipo técnico de los IVP's. Estos problemas generan el incremento de los costos de transporte; contaminación del medio ambiente; incremento de tiempo de viaje de los usuarios en unidades de transporte terrestre; deterioro y mal estado de los caminos vecinales; incremento de la pobreza de los pobladores del medio rural. La medición se realiza de acuerdo a la evaluación periódica del desempeño del IVP-Huancané en la gestión vial, los resultados en la Ficha de Tipologización de IVPs, ubica al IVP – Huancané lo cual está calificada en nivel II (Capacidad incipiente de gestión). En la investigación, se obtuvo una relación de variables de 0,7004, un coeficiente de determinación de 0,4905 y la regresión lineal simple es de: $y = 0,7692x + 0,4615$

SEGUNDA: Respecto al objetivo 01, la aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional mejora la calidad de la gestión pública en el instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané, debido a que queda demostrado que según el puntaje de la



evaluación de las fichas de Tipologización realizada al Instituto Vial Provincial de Huancané ha disminuido entre el año 2015 al año 2016, debido al poco respaldo político por parte de los miembros del Comité Directivo hacia el IVP y a la ausencia de otras fuentes de financiamiento para la formulación de expedientes, estudios definitivos y ejecución de rehabilitación, Mantenimiento Vial Rutinario, Manteamiento Periódico, etc. El Instituto Vial Provincial Huancané no tiene actualizado su Plan Vial provincial Participativo Instrumento de gestión primordial, lo cual se refleja en la deficiente gestión pública que han ejercido en los últimos años y que se ha demostrado en el grafico anterior. Con respecto a la finalidad por la cual fue creado el IVP, las personas encuestadas concuerdan que debe ejercer una gestión vial eficiente de los caminos vecinales y rurales de la provincia de Huancané, Necesitan respaldo político y económico de sus autoridades locales para que puedan financiar nuevos expedientes técnicos y perfiles en beneficio de los caminos de la provincia de Huancané. Sobre la dirección estratégica, reconocen que esta es importante, sin embargo, no cuentan con una misión, visión y objetivos claros que enmarcan el trabajo que se realiza. Por lo tanto no existe una gestión estratégica, se puede concluir que si existe un clima de trabajo en equipo y buena comunicación; sin embargo no definen de manera general cual es la cultura organizacional. Con respecto a la Gestión Administrativa – Financiera, el IVP no Cuenta con su número de RUC, cuenta bancaria, falta gestionar código SEACE, con el cual podrían lanzar los procesos para los trabajos de Mantenimiento Vial, función que aún es ejercida por el área de logística y abastecimientos de la Municipalidad Provincial de Huancané, pero si cuenta código extranet para realizar las rendiciones, en cuanto a su equipamiento, desde su creación el IVP cuenta con una moto, equipo de cómputo. Tales como 01 impresoras con fotocopidora HP, 2 Computadoras ThinkPad Core I5 (propia del IVP), 01 fotocopidora, 01 HP 5590 escáner (propia del IVP) otorgado por Provias descentralizado, los mobiliarios y un GPS fueron adquiridos por el IVP-Huancané. Acerca



de la aprobación e implementación de los instrumentos de gestión (MOF, ROF y CAP) Estos resultados demuestran que dentro de la gestión administrativa financiera donde además se evidencia el deficiente nivel de operatividad faltándoles gestionar su RUC, cuenta corriente, su código SEACE, SIAF y en especial la Unidad Formuladora, asimismo también demuestran poca pro actividad del equipo técnico en gestiones ante diversas fuentes de financiamiento nacionales o internacionales (Presupuesto participativo, FONIPREL, gobierno regional, proyectos especiales, empresas mineras, etc.); finalmente se puede evidenciar la Ausencia de autonomía económica, administrativa y financiera.

TERCERA: Respecto al objetivo específico 02, en relación al nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria influye en el logro de las metas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané; queda demostrado que el presupuesto de ingresos del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané, en el periodo fiscal 2015 se ha incorporado de acuerdo a las normas establecidas por el ministerio de economía y finanzas y se llegó a ejecutar al 65.96% que representa un monto de S/. 187,148.00 soles, siendo el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) programado de S/. 283,906.00 soles; para el periodo fiscal 2016 se llegó a ejecutar al 61.25% que representa un monto de S/. 153,729.50.00 soles, siendo el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) programado de acuerdo a normas establecidas para el periodo en mención S/. 250,992.00 soles. Demostrándose que en ambos periodos la programación presupuestaria y la ejecución de gasto fue deficiente a causa de la reorientación de una de las metas programadas creando así la incapacidad de gasto, al no llegar a ejecutar al 100% por la cual influye negativamente en la ejecución de gastos.

CUARTA: Respecto al objetivo específico 03; sobre el hecho de que una inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios repercute de manera



negativa en la ejecución presupuestal del Instituto Vial provincial de la Provincia de Huancané; queda demostrado que los procesos de contratación de bienes y servicio repercute en la ejecución presupuestal de manera negativa en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané. Por la inadecuada aplicación de los Procesos de Adquisición de bienes y servicios por tratarse de personal con poco conocimiento acerca del Sistema Administrativo de Abastecimientos y los cambios de personal que viene realizando la gestión edil. Otro de los casos es que el Instituto Vial Provincial de la Provincial de Huancané no se ejecutan al 100%, por que el presupuesto enviado por Provias descentralizado a través del Ministerio de economía y finanzas llega en forma tardía para su incorporación la prueba fehaciente es la documentación que ingresa a través de tramite documentario, otro se puede comprobar la transferencia realizada al sistema Extranet que se utiliza en el Instituto vial provincial de Huancané.



VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA. - Se recomienda que las autoridades de la Municipalidad Provincial de Huancané conjuntamente con las autoridades de las municipalidades distritales, hagan uso de un plan estratégico en bien de la comunidad para lograr satisfacer las necesidades de la sociedad. Promover la aplicación del plan estratégico y el plan operativo institucional propuesto en el presente trabajo de investigación, en coordinación con el equipo técnico, con el fin de garantizar la mejora de la gestión pública del Instituto Vial Provincial Huancané, tomando en cuenta las sugerencias de Provias descentralizada y en coordinación con todos los integrantes de los miembros del comité directivo para el establecimiento de metas organizacionales, actualizar e implementar de manera inmediata el Plan Vial Provincial Participativo y todos los instrumentos de gestión (ROF, MOF Y CAP) y a través de la promoción de convenios con los diferentes gobiernos locales de la Municipalidad Provincial de Huancané.

SEGUNDA. - En vista de que la programación presupuestaria y la ejecución de gastos es deficiente ya que no se ejecuta el 100% del presupuesto programado, el cual influye negativamente en la ejecución presupuestaria de ambos periodos en estudio, se recomienda realizar una adecuada programación de acuerdo al Plan Operativo Institucional (POI) y al Plan Vial provincial Participativo, Coordinar con las instancias correspondiente en su debido momento para saber cuándo un camino pasa a ser vecinal a camino departamental ya que de acuerdo al Sistema nacional de carreteras la clasificación de las rutas de la red vial es responsables cada sector a nivel nacional y evitar la reversión del presupuesto.

TERCERA.- Se recomienda a la autoridad Edil de la Municipalidad Provincial de Huancané apoyar al Instituto Vial provincial de la provincial de Huancané a que sea un órgano descentralizado y pueda tomar sus propias decisiones en cuanto al manejo de



contratación de bienes y servicios y todo el trámite concerniente a caminos vecinales, otro de los puntos es que Provias descentralizado a través del Ministerio de Economía y Finanzas realice sus transferencias con anticipación para la incorporación de los presupuestos que llegan como crédito suplementario y los convenios firmados entre la Municipalidad Provincial de Huancané y Provias descentralizado lleguen oportunamente



VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andia, W. (2011). *Manual de GESTION Pública*. Lima: El saber

Ansoff, P. (2000). *La planificación estratégica en la empresa Cali*: Apulet.

Asqui, E. (2015). *Determinación de la reversión presupuestal de la meta mantenimiento rutinario de caminos vecinales en los Institutos viales Provinciales descentralizados zonal Puno, 2012-2014, Puno*. Universidad Nacional del Altiplano.

Baldoceda, M. (2004). *Asignación de recursos a entidades pública*. Lima Gutenberg.

Bizarro E. (2017). *Evaluación de la ejecución presupuestaria y su incidencia en el cumplimiento de metas institucionales de la Municipalidad Distrital de Vilquechico – Huancané*. Puno: Universidad Nacional del Altiplano.

Boloñas, G. (2009). *Una propuesta Técnica-conceptual para el diseño organizacional en la administración pública*. Lima: Gutenberg.

Carpio, F. (2017). *Sistema institucional para la gestión de la estrategia de Planificación y conservación de caminos rurales en la provincia de Azuay*. Universidad de Cuenca, Ecuador

Ganoza, L. (2015). *Aplicación de un plan estratégico para la mejora de la gestión pública de la Municipalidad de Puerto Eten 2015 -2020*. Lima: Pontificia Universidad católica del Perú.

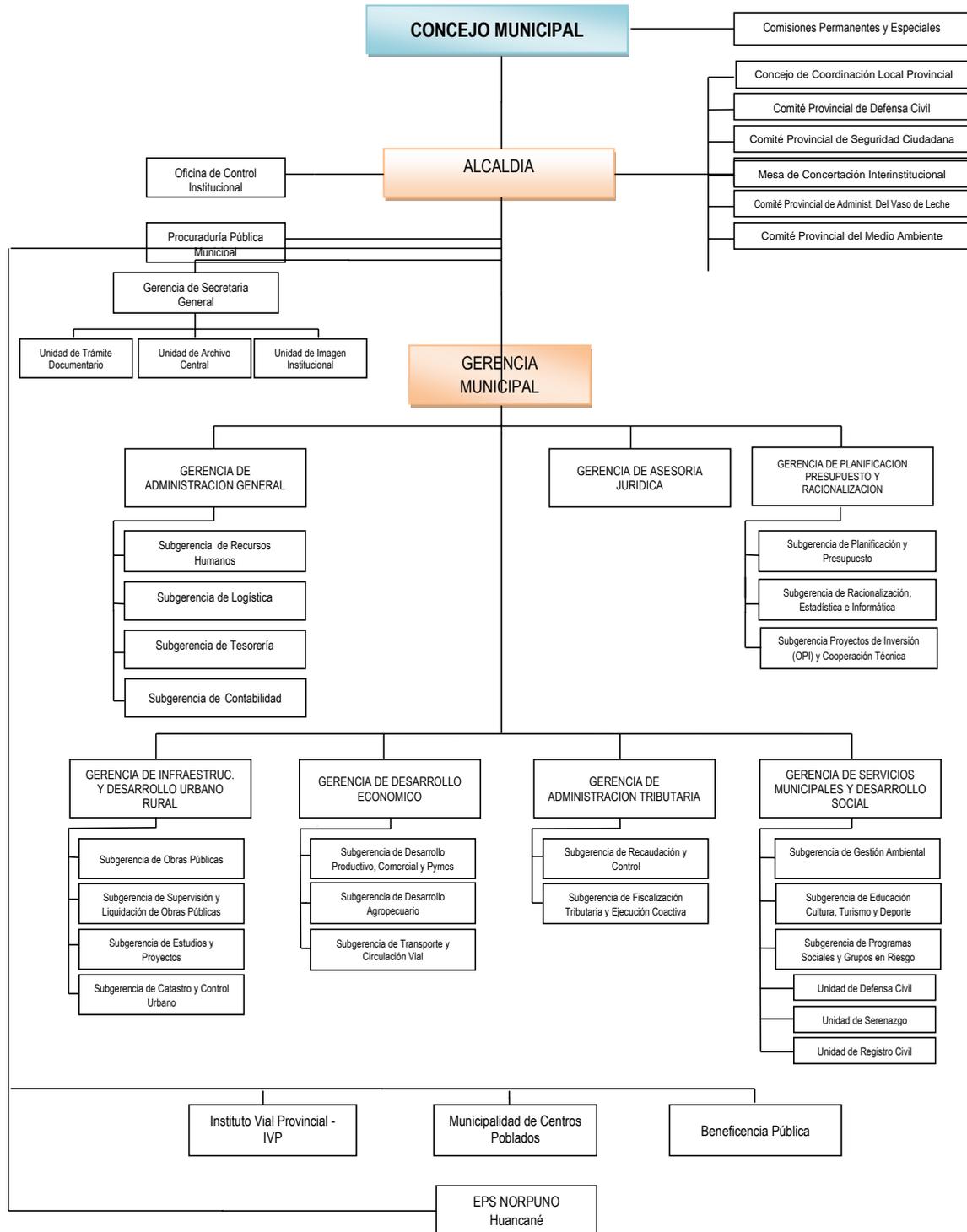
Ministerio de Transporte y Comunicación (2012). *Buenas Practicas en la Gestión Descentralizada – Instituto Vial Provincial de Lima*.



- Moreyra, C. (2012). *Estructura Organizacional del IVP Huamanga en el contexto del desarrollo vial provincial 2008 – 2010*. Huamanga. Universidad de Huamanga.
- Paiva, J. (2012). *Experiencia del programa Caminos Rurales para el Desarrollo Rural* recuperado el 29 de marzo de 2018, de http://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/novedades/2013/presentaciones/semi_inter/6.EXPOSICION-PVD.pdf.
- Paredes, E. (2015). *Determinantes de la reversión presupuestal de la meta mantenimiento rutinario de caminos vecinales en los institutos viales provinciales de Provias descentralizado zonal Puno, 2012 – 2014, Puno*: Universidad Nacional del Altiplano.
- Uceda, J. (2007). *La gestión Pública y empresarial: “análisis y control”*. Madrid Editorial Díaz de Santos.
- Valderrama, A. (2015). *Propuesta del diseño organizacional para mejorar la gestión pública del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Gran Chimú*. Trujillo.
- Valdivia, D. (2015). *Principios que regulan la ejecución del proceso presupuestario*. Lima: Edimag.

ANEXOS

Anexo 1. Organigrama estructural de la Municipalidad Provincial de Huancané





Anexo 2. Cuestionario

Buen día, el siguiente cuestionario tiene el propósito de recoger información sobre las estrategias de gestión pública aplicadas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané; para ello se le pide que dé a conocer sus apreciaciones de la manera más veraz posible. La presente encuesta es anónima. Gracias por su participación.

1. ¿Cuál es la finalidad de creación del Instituto Vial Provincial Huancané?

- a) Encargada de la gestión vial de los caminos rurales de la provincia sobre un Plan Vial Provincial desarrollado por la municipalidad
- b) Destinados a orientar, prestar asistencia técnica eficiente a los gobiernos locales para invertir en infraestructura vial y lograr el desarrollo de la gestión vial rural en general
- c) Dar más oportunidades a la población vulnerable y de extrema pobreza de la zona.

2. ¿Tiene conocimiento sobre la acreditación de documentos del IVP como un IVP implementado?

Ordenanza de creación

- a) Sí
- b) No

Estatuto del IVP

- a) Sí
- b) No

Instrumentos de gestión (ROF, MOF y CAP)

- a) Sí
- b) No

Libro de actas

- a) Sí
- b) No

Perfiles y/o expedientes elaborados



- a) Sí
- b) No

PVPP

- a) Sí
- b) No

3. ¿Cuál es la situación actual del PVPP?

- a) Actualizado e implementado
- b) Desactualizado
- c) En proceso de actualización
- d) No cuenta con PVPP

4. ¿Cuál es el régimen o modalidad laboral del equipo técnico, comité directivo del IVP?

- a) D.Leg. 276
- b) CAS (D. Leg. 1057)
- c) Servicios de terceros

5. ¿Cuál es la antigüedad de cargo del equipo técnico, comité directivo del IVP y funcionarios de la MPH?

- a) Menos de un año
- b) Entre 1 a 2 años
- c) Entre 2 a 3 años
- d) más de 4 años

6. ¿Considera que se realizan gestiones en cuanto a expediente en favor del IVP?

- a) Sí
- b) No
- c) Desconoce



7. ¿Cuántos son los acuerdos del comité directivo implementados en cuanto a gestión vial en los años 2015-2016?

- a) Un acuerdo implementado
- b) 2 a más acuerdos implementados
- c) Ningún acuerdo
- d) Desconoce

8. ¿Considera que es necesario contar con documentos e instrumentos de gestión en la gerencia del IVP Huancané para mejorar la gestión?

- a) Sí
- b) No
- c) Desconoce

9. ¿Se realiza gestiones para la operatividad (RUC, CTA CTE, SEACE SIAF y UF) del IVP de la Provincia de Huancané?

- a) Sí
- b) No
- c) Desconoce

10. ¿Cómo es la toma de decisiones en el IVP Huancané?

- a) Centralizada
- b) Descentralizada

11. ¿Los procesos de contratación de bienes y servicios se cumplen de acuerdo a lo programado?

- a) Parcialmente
- b) Totalmente



12. ¿Cómo afecta en la ejecución presupuestal el cumplimiento de la aplicación de los procesos de contratación de bienes y servicios?

- a) Positivamente
- b) Negativamente



Anexo 3. Calculo de valores

CALCULO DEL VALOR REFERENCIAL (KM/MES)

DATOS TECNICOS

CAMINOS VECINALES:

DEPARTAMENTO: PUNO
 PROVINCIA: HUANCANE
 DISTRITO: PUSI
 LONGITUD: 10.700 KM

LONGITUD DE SU TIPOLOGIA Y NIVEL DE SERVICIO:

IB		
IIB	10.7	KM
TOTAL	10.7	KM

PLAZO DE CONTRATO: 12 MESES

TARIFAS DIFERENCIADAS	IB	IA	IIB	IIA	IIIB	IIIA	COSTO ANUAL	MONTO DEL CONTRATO		
								VALOR TARIFA KM-MES (S./.)	VALOR TARIFA MENSUAL (S./.)	MONTO DEL CONTRATO (S./.)
COSTO (KM)			4192.56							
LONGITUD DEL TRAMO			10.700							
TIPOLOGIA POR LONGITUD								349.38		

$COSTO ANUAL (S./.) = (COSTO (IB) (KM/AÑO)) \times (LONGITUD.(IB)(KM)) + (COSTO (IIB)(KM/AÑO)) \times (LONGITUD.(IIB)(KM)) + \dots$
 $TARIFA (KM-MES) = (COSTO ANUAL) / ((TIEMPO DEL SERVICIO) / (LONGITUD))$
 $TARIFA (MENSUAL) = (TARIFA (KM-MES)) \times (LONGITUD)$
 $MONTO DEL CONTRATO = (TARIFA (KM-MES)) \times (LONGITUD) \times (TIEMPO DE SERVICIO)$

Anexo 4. Clasificación de la red vial nacional por ámbito nacional, regional y provincial

Red Vial	Tipo de Superficie de Rodadura									
	Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha		Total	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Perú	16,018.9	0.1	39,668.5	30.7	23,928.4	0.2	49 576	0.4	129,191.7	100.0
Nacional	12,444.9	0.5	8,601.3	36.5	1,634.3	0.1	915.4	0.0	23,595.8	18.3
Departamental	2,089.7	0.1	14,519.6	57.1	4,731.4	0.2	4,102.3	0.2	25,443.0	19.7
Vecinal	1,484.3	0.0	16,547.6	20.7	17,562.7	0.2	44,558.3	0.6	80,152.9	62.0
Puno	1,467.5	12.8	2,475.8	21.6	6,897.0	60.3	595.1	5.3	11,435.5	100.0
Nacional	1,327.8	69.3	321.5	16.7	251.2	13.1	14.1	0.9	1,914.6	16.7
Departamental	93.3	4.8	1,255.9	63.7	442.1	24.4	178.1	7.1	1,969.4	17.2
Vecinal	46.4	0.6	898.4	11.9	6,203.7	82.1	402.9	5.4	7,551.5	66.1
Huancané	75.53	8.10	83.68	9.00	113.04	12.10	660.94	70.80	933.19	100.0
Nacional	75.53	96.20	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00	3.80	78.53	8.42
Departamental	0.00	0.00	32.41	21.03	40.40	26.22	81.30	52.75	154.11	16.51
Vecinal	0.00	0.00	51.27	7.32	72.64	10.37	576.64	82.31	700.55	75.07
Vecinal Registrada	0.00	0.00	38.70	20.81	44.18	23.76	103.06	55.43	185.94	19.93
Vecinal no Registrada	0.00	0.00	12.57	2.44	28.46	5.53	473.58	92.03	514.61	55.14

Elaboración: Propia.

Fuente: <http://sijv.mtc.gob.pe/>, Reportes SINAC

Anexo 5. Clasificador de rutas de la red vial de la Provincia de Huancané (Datos de longitud con colector de datos)

No.	Codigo de Ruta	Trayecto		Longitud (Km)	Tipo de Superficie			
		Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha
RED VIAL PROVINCIAL: (1) + (2) + (3)				933.19	75.53	83.68	113.04	660.94
					8.1%	9.0%	12.1%	70.8%
RED VIAL NACIONAL: (1)				78.53	75.53	0.00	0.00	3.00
1	PE-34H	Emp. PE-3S (Julilaca)	Saman - Taraco - Dv. Huancane (PE-34 I) - Huatasani - Putina - Quilcapuncu - Abra Toco Toco - Quiscupuncu - Abra Sallaco - Sandia - Abra Maroncunca - San Juan del Oro - San Ignacio - Paujil Playa (frontera con Bolivia).	52.94	52.94			
2	PE-34I	Emp. PE-34 H (Dv. Huancane)	Huancane - Moho - Conima - Nnantaya (frontera con Bolivia).	25.59	22.59			3
RED VIAL DEPARTAMENTAL: (2)				154.11	0.00	32.41	40.40	81.30
1	PU-109	Emp. PE-34 H (Yanahuaya)	Purumpata - San Lorenzo - Quiaca - Sina - Lusuni - Abra Iscaycruz - Abra Callahuanca - Suches - Puñuni - Cojata - Huaychune - Sorocoto - Vilque Chico - Emp. PE-34 I (Coasia)	81.30				81.3
2	PU-114	Emp. PE-34 H (Dv. Huancho)	Huancho - Chupa - Rucanu - Emp. PU-113 (Arapa)	9.54			9.54	
3	PU-115	Emp. PE-34 H (Dv. Inchupalla)	Dv. Janansaya - Inchupalla - Paccha - Emp. PE-34 H (Huatasani)	30.86			30.86	
4	PU-116	Emp. PE-34 H (Dv. Huancané)	Emp. PE-34 I (Huancané)	8.75		8.75		
5	PU-118	Emp. PE-34 H (Taraco)	Pusi - Dv. Capachica - Coata Ajrani - Huata - Emp. PE-3S (Dv. Huata)	23.66		23.66		
RED VIAL VECINAL TOTAL: (3)				700.55	0.00	51.27	72.64	576.64
(3.1). RED VIAL VECINAL REGISTRADA				185.94	0.00	38.70	44.18	103.06
1	PU-589	Emp. PE-34H, Km 18 (Quialli)	Tunila - Ayrapuni	6.53		6.53		
2	PU-609	Emp. PE-34I	Cotacucho - Sicta - Choquelique - Challapa Cariquita - Carcahuayo - Rosaspata -	18.59		18.59		
3	PU-610	Emp. PE-34H, Km 49 (Yanaoco)	Tithue - Emp. PU-114 (Chupa)	10.13			10.13	
4	PU-611	Emp. PU-115 (Viscachani Pata)	Toquepani - Emp. PU-115 (Inchupalla)	16.18				16.18
5	PU-612	Emp. PE-34I, Km 55 (Huancané)	Huinahui - Plata	12.35				12.35
6	PU-617	Emp. PE-34H, Km 41 (Callejon)	Tuni Grande - Ramis - Pta Carretera	5.95			5.95	
7	PU-618	Emp. PE-34H (Puquis)	Emp. R09 (Patascachi)	3.03				3.03
8	PU-621	Emp. PE-34H, Km 32 (Taraco)	Sacasco - Emp. PU-617 (Rarris)	12.09				12.09
9	PU-622	Emp. PE-34H (Taraco)	Sacanata - Tuni Requena - Jarpisto - Pta Carretera	13.16			13.16	
10	PU-623	Emp. PE-34H (Taraco)	Jasana Huarizan - Pta Carretera	1.86				1.86
11	PU-624	Emp. PE-34H (Huatasani)	Palline - Quello Chico	3.46				3.46
12	PU-625	Emp. PU-109 (Ticutiqui)	Queioni - Emp. PU-109 (Solitario)	11.83				11.83
13	PU-627	Emp. PU-115 (Inchupalla)	Savhuane Patacruz - Ticani	4.64				4.64
14	PU-628	Emp. PU-115 (Inchupalla)	Tarucani	6.00				6
15	PU-629	Emp. PU-115 (Inchupalla)	Alto Libertad	4.71				4.71
16	PU-630	Emp. PU-109 (Lucero Huatapata)	Mallconuta - Cavilloma	14.94			14.94	
17	PU-631	Emp. PE-34H (Taurahuta)	Huilacunca - Avramuni	8.40				8.4
18	PU-633	Emp. PE-34H (Huatasani)	Sustia Munaypa - Tiquirini - Chuquiaquillo - Chacacruz - Emp. PE-34I	18.51				18.51
19	PU-654	Emp. PE-34H (Ayabacas)	Muni - Patamuni - Arachalis - Patantani - Emp. PU-118 (Pusi)	13.58		13.58		

Anexo 6. Topes para el proceso de selección, año 2015

PROCESO DE SELECCIÓN		BIENES	SERVICIO	OBRAS
LICITACION PUBLICA		\geq a 400,000		\geq a 1'800,000
CONCURSO PUBLICO			\geq a 400,000	
ADJUDICACION DIRECTA	PUBLICA	$<$ de 400,000	$<$ de 400,000	$<$ de 1'800,000
		$>$ de 200,000	$>$ de 200,000	$>$ de 900,000
	SELECTIVA	\leq a 200,000	\geq a 200,000	\geq a 900,000
		\geq a 40,000	\geq a 40,000	\geq a 180,000
MENOR CUANTIA		$<$ de 40,000	$<$ de 40,000	$<$ de 180,000
		$>$ de 11,550(**)	$>$ de 11,550(**)	$>$ de 11,550(**)
Elaborado por la Dirección del SEACE-OSCE (***)				
(*) La segunda disposición complementaria transitoria de la Ley N° 30281 ley de ppto del sector público para el año 2015 y Art.° 19 del reglamento de la ley de contrataciones del estado, aprobado mediante D.S. N° 184-2008-EF.				
(**) Decreto Supremo N° 374-2014-EF publicado en el diario oficial el 30-12-13 y el Art. N° 3 numeral 3.3 i) de la Ley de contrataciones del estado, aprobado mediante D.L. N° 1017				



Anexo 7. Topes para el proceso de selección año 2016

TIPO DE PROCESO DE SELECCIÓN	OBRAS	BIENES	SERVICIO	
			SERVICIO EN GRAL	CONSULTORIAS EN GRAL. Y CONSULTORIA EN OBRAS
LICITACION PUBLICA	= > a 1'800,000	= > a 400,000		
CONCURSO PUBLICO			= > a 400,000	= > a 400,000
ADJUDICACION SIMPLIFICADA	< de 1'800,000	< de 400,000	< de 400,000	< de 400,000
	> de 31,600	> de 31,600	> de 31,600	> de 31,600
SELECCIÓN DE CONSULTORES INDIVIDUALES			< a 100,000	
COMPARACION DE PRECIOS		< de 40,000	< de 40,000	
		> de 31,600	> de 31,600	
SUBASTA INVERSA ELECTRONICA(*)		> de 31,600	> de 31,600	

Fuente: Ley de contrataciones del Estado (Art.21° al 26°, Ley N° 30225)
Ley de presupuesto del sector público para el año fiscal 2016 (Art. 16, Ley N° 30372)
(*) Para bienes y servicios comunes que cuenten con ficha técnica y se encuentren incluidos en el listado de bienes y servicios comunes



Anexo 8. Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) diciembre 2012

RED VIAL	N° DE RUT AS	PAVIME NTADAS KM	NO PAVIMEN TADAS KM	SUB TOTAL		EN PROY ECTO KM	TOTAL KM
				EXISTE	%		
				NTE KM			
NACIONAL	130	14,747.74	9,845.67	24,593.4	17.5	1,901.	26,512.2
				1		29	0
DEPARTAM ENTAL	386	2,339.72	21,895.40	24,235.1	17.2	4,794.	29,046.8
				2		49	1
VECINAL	6244	1,611.10	90,232.73	91,843.8	65.3	2,291.	94,200.9
				3		83	6
TOTAL	6,760	18,698.56	121,973.80	140,672.	100	8,987.	149,759.
				36		61	90

Fuente: MTC-DGCF

Ministerio de Transporte y Comunicaciones- Dirección General de Caminos y Ferrocarriles.



Anexo 9. Transferencia y Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo 2015

PRODUCTOS/PROYECTO 3000133: CAMINO VECINAL CON

MANTENIMIENTO VIAL

ACTIVIDAD/ACCION DE INVERSION 5001452: MANTENIMIENTO

RUTINARIO DE CAMINO VECINAL NO PAVIMENTADO

FUNCION: TRANSPORTE

DIVISION FUNCIONAL 033: TRANSPORTE

GRUPO FUNCIONAL 0066: VIAS VECINALES

Meta	Pia	Pim programado (1)	ejecutado (2)	Avance %
00001-301645: mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado	104,194.0 0	0.00	0.00	0.00
00002-301645: pu 536 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo asiruni- sicta de distrito de rosaspata -huancane-puno	0.00	85,314.00	82,207.00	96.36%
00001-301645: pu 612 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo	0.00	57,833.00	57,263.00	99.01%



chapapampa-jonsani de distrito huancane huancané puno				
00003-301645: pu 538 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo rosaspata-ñapa de distrito de rosaspata -huancane- puno	0.00	49,347.00	47,678.00	96.62%
00004-301645: pu 545 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo ayabacas-pusi de distrito de pusi -huancane-puno	0.00	91,412.00	0.00	0.00%
Total	104,194.00	283,906.00	187,148.00	65.92

Fuente: ministerio de economía y Finanzas

Elaboración: propia



Anexo 10. Transferencia y Ejecución del presupuesto según metas en soles periodo
2016

Productos/proyecto 3000133: camino vecinal con mantenimiento

vial

Actividad/accion de inversion 5001452: mantenimiento rutinario

de camino vecinal no pavimentado

Funcion: transporte

Division funcional 033: transporte

Grupo funcional 0066: vias vecinales

Meta	Pia	Pim programado	Ejecutado	AVANCE %
00001-301645: mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado	101,905.0 0	0.00	0.00	0.00
00002-301645: pu 536 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo asiruni-sicta de distrito de rosaspata -huancane- puno	0.00	86,348.00	64,607.00	74.82%
00001-301645: pu 612 mantenimiento rutinario	0.00	60,155.00	48,102.50	79.96%



de caminos vecinales no pavimentado tramo chapapampa-jonsani de distrito huancane huancane puno				
00003-301645: pu 536 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo rosaspata-ñapa de distrito de rosaspata - huancane-puno	0.00	51,327.00	41,020.00	79.92%
00004-301645: pu 536 mantenimiento rutinario de caminos vecinales no pavimentado tramo ayabacas-pusi de distrito de pusi - huancane-puno	0.00	53,162.00	0.00	0.00%
Total	101,905.00	250,992.00	153,729.50	61.25

Fuente: Ministerio de economía y Finanzas y Extranet de Provias Descentralizada

Anexo 11. Matriz de consistencia

Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores
-----------	-----------	-------------	-------------

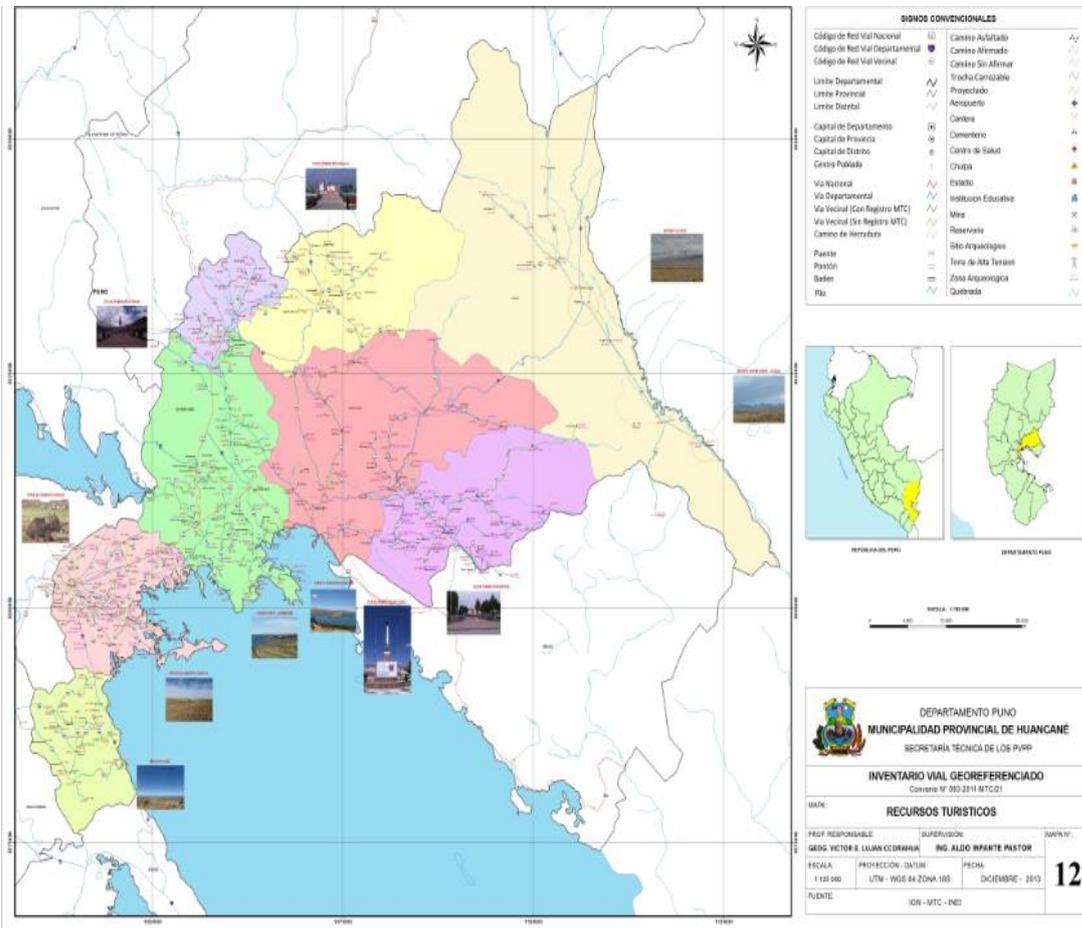


<p>La aplicación de un plan estratégico y el plan operativo institucional mejora la calidad de la gestión pública en el Instituto Vial Provincial de la provincia de Huancané.</p>	<p>Variable independiente (V.I.) - Implantación de estrategias</p> <p>Variable Dependiente (V.D.) - Mejora en la gestión pública</p>	<p>a) Formalización</p> <p>b) Recursos Humanos</p> <p>c) Respaldo político</p> <p>d) Gestión técnica</p> <p>e) Planificación</p> <p>f) Gestión Administrativa y financiera</p>	<p>a) Ordenanza de creación; estatutos; documentos de gestión implementados</p> <p>b) Perfil profesional acorde al cargo</p> <p>c) Acuerdos Implementados Sobre gestión Vial A Favor del IVP</p> <p>d) Formulación de perfiles y expedientes de acuerdo al PVPP</p> <p>e) El equipo técnico usa como instrumento el PVPP; Plan estratégico y POI para toma de decisiones.</p> <p>f) Toma de decisiones es mantenida en el nivel superior</p>
<p>El nivel de cumplimiento de la programación y ejecución presupuestaria influye en el logro de las metas en el Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancané.</p>	<p>Variable independiente (V.I.) - programación presupuestaria</p> <p>Variable Dependiente (V.D.) Ejecución presupuestaria</p>	<p>Establecer metas según el POI</p> <p>Atender obligaciones de gasto de acuerdo al presupuesto aprobado</p>	<p>El Presupuesto programado se ejecuta al 100%</p>
<p>Una inadecuada programación de los procesos de contratación de bienes y servicios incide de manera</p>	<p>Variable independiente (V.I.) - nivel de cumplimiento</p> <p>Variable Dependiente (V.D.)</p>	<p>ABASTECIMIENTOS</p>	<p>PIA POI REPORTE DE SIAF</p> <p>POI PIA</p>



negativa en la ejecución presupuestal del Instituto Vial provincial de la Provincia de Huancané	logro de objetivos		
---	--------------------	--	--

Anexo 12. Mapa de inventario vial de la provincia de Huancané (recursos turísticos)





DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD DE TESIS

Por el presente documento, Yo Irma Paez Chura
identificado con DNI 02039843 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional, Programa de Segunda Especialidad, Programa de Maestría o Doctorado

Ciencias Contables

, informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación para la obtención de Grado

Título Profesional denominado:

“ Estrategias para mejorar la Gestión Pública en el
Instituto Vial Provincial de la Provincia de Huancane ”

” Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

En caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a las disposiciones legales vigentes y a las sanciones correspondientes de igual forma me someto a las sanciones establecidas en las Directivas y otras normas internas, así como las que me alcancen del Código Civil y Normas Legales conexas por el incumplimiento del presente compromiso

Puno 22 de agosto del 2023


FIRMA (obligatoria)



Huella



AUTORIZACIÓN PARA EL DEPÓSITO DE TESIS O TRABAJO DE INVESTIGACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Por el presente documento, Yo Irma Pacco Chura
identificado con DNI 02039843 en mi condición de egresado de:

Escuela Profesional, Programa de Segunda Especialidad, Programa de Maestría o Doctorado

Ciencias Contables

, informo que he elaborado el/la Tesis o Trabajo de Investigación para la obtención de Grado

Título Profesional denominado:

"Estrategias para mejorar la Gestión Pública en el Instituto
Vial Provincial de la provincia de Huancane"

"Por medio del presente documento, afirmo y garantizo ser el legítimo, único y exclusivo titular de todos los derechos de propiedad intelectual sobre los documentos arriba mencionados, las obras, los contenidos, los productos y/o las creaciones en general (en adelante, los "Contenidos") que serán incluidos en el repositorio institucional de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno.

También, doy seguridad de que los contenidos entregados se encuentran libres de toda contraseña, restricción o medida tecnológica de protección, con la finalidad de permitir que se puedan leer, descargar, reproducir, distribuir, imprimir, buscar y enlazar los textos completos, sin limitación alguna.

Autorizo a la Universidad Nacional del Altiplano de Puno a publicar los Contenidos en el Repositorio Institucional y, en consecuencia, en el Repositorio Nacional Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación de Acceso Abierto, sobre la base de lo establecido en la Ley N° 30035, sus normas reglamentarias, modificatorias, sustitutorias y conexas, y de acuerdo con las políticas de acceso abierto que la Universidad aplique en relación con sus Repositorios Institucionales. Autorizo expresamente toda consulta y uso de los Contenidos, por parte de cualquier persona, por el tiempo de duración de los derechos patrimoniales de autor y derechos conexos, a título gratuito y a nivel mundial.

En consecuencia, la Universidad tendrá la posibilidad de divulgar y difundir los Contenidos, de manera total o parcial, sin limitación alguna y sin derecho a pago de contraprestación, remuneración ni regalía alguna a favor mío; en los medios, canales y plataformas que la Universidad y/o el Estado de la República del Perú determinen, a nivel mundial, sin restricción geográfica alguna y de manera indefinida, pudiendo crear y/o extraer los metadatos sobre los Contenidos, e incluir los Contenidos en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

Autorizo que los Contenidos sean puestos a disposición del público a través de la siguiente licencia:

Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Para ver una copia de esta licencia, visita: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

En señal de conformidad, suscribo el presente documento.

Puno 22 de agosto del 2023

FIRMA (obligatoria)



Huella