



**FACULTAD DE NEGOCIOS**

**TESIS**

**EL TRANSPORTE TERRESTRE, INTEGRAR CUENCAS  
HIDROGRÁFICAS EN LA REGIÓN LORETO,  
AÑO 2019.**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR  
PÚBLICO**

**AUTOR:**

**MARITZA JHOANA PUGA ACUY**

**ASESOR:**

**CPC CARLOS ANIBAL GARCIA DEL CASTILLO**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: PROSPECTIVA DE  
MERCADOS Y TERRITORIOS**

**IQUITOS – PERÚ**

**2024**

## **Dedicatoria**

Dedico este trabajo a mis padres por apoyarme desde el minuto cero que decide emprender este largo camino, gracias a Dios por darme la sabiduría la humildad para levantarme día a día y cumplir todos mis metas.

Gracias a mis hermanos por apoyarme en todo momento por darme las fuerzas para seguir adelante, a pesar de todos los obstáculos que tuve en mi camino.

## **Agradecimiento**

Agradezco a Dios por guiarme en este largo camino y a mis padres por estar a mi lado brindándome todos sus apoyos que he necesitado.

Y a mis profesores por inculcarme todo lo que aprendido en el día de hoy y todos esos conocimientos que he adquirir me han ayudado a desenvolverme en mi camino sin ninguna dificultad.

## Acta De Sustentación

FACULTAD DE  
NEGOCIOS



### ACTA DE SUSTENTACIÓN

Con Resolución Decanal N°358-2023-UCP-FAC.NEGOCIOS, del 05 de junio del 2023 se designó jurado.

Con Resolución Decanal N° 526-2024-UCP-FAC.NEGOCIOS, del 15 de julio de 2024, se autorizó la sustentación.

Siendo las 18:30 horas del día 18 de julio se constituyó de modo presencial el Jurado para escuchar la presentación y defensa de la Tesis EL TRANSPORTE TERRESTRE, INTEGRAR CUENCAS HIDROGRÁFICAS EN LA REGIÓN LORETO, AÑO 2019.

Presentado por:

PUGA ACUY MARITZA JHOANA  
Para optar el título profesional de Contador Público

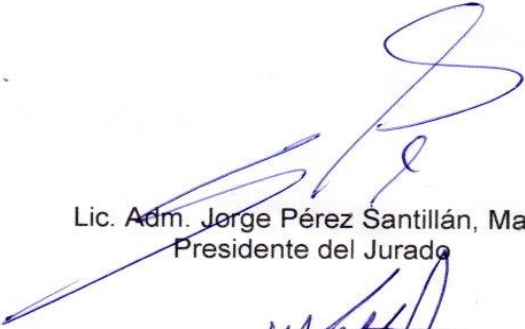
Asesor: CPC. Carlos Anibal García del Castillo, Mag.

Luego de escuchar la sustentación y defensa ante las preguntas, el Jurado pasó a la deliberación en forma reservada, llegando a la siguiente conclusión:

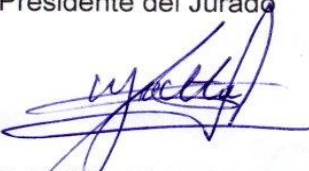
La sustentación es: APROBADA POR UNANIMIDAD

A las 21.00 horas culminó el acto público.

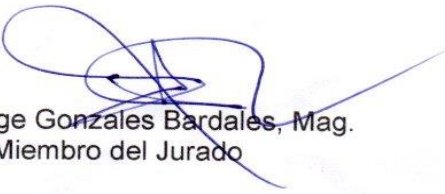
En fe de lo cual los miembros del Jurado firman el acta y comunican en acto público.



Lic. Adm. Jorge Pérez Santillán, Mag.  
Presidente del Jurado



CPC. Ali Giuliana Yalta Flores, Mag.  
Miembro del Jurado



CPC. Jorge Gonzales Bardales, Mag.  
Miembro del Jurado

## Hoja de Antiplagio



*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

### **CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIVERSIDAD CIENTÍFICA DEL PERÚ - UCP**

El presidente del Comité de Ética de la Universidad Científica del Perú - UCP

Hace constar que:

La Tesis titulada:

#### **EL TRANSPORTE TERRESTRE, INTEGRAR CUENCAS HIDROGRÁFICAS EN LA REGIÓN LORETO, AÑO 2019.**

De la alumna: **MARITZA JHOANA PUGA ACUY**, de la Facultad de Negocios pasó satisfactoriamente la revisión por el Software Antiplagio, con un porcentaje de **13% de similitud**.

Se expide la presente, a solicitud de la parte interesada para los fines que estime conveniente.

San Juan, 07 de marzo del 2024.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jorge L. Tapullima Flores', is written over a faint circular stamp or watermark.

**Mgr. Arq. Jorge L. Tapullima Flores**  
Presidente del Comité de Ética – UCP

## Resultado\_UCP\_Negocios\_2024\_TSP\_MaritzaPuga\_Vi

### INFORME DE ORIGINALIDAD

<b>13%</b>	<b>12%</b>	<b>5%</b>	<b>7%</b>
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

### FUENTES PRIMARIAS

<b>1</b>	<b>repositorio.ucv.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>2</b>	<b>www.cosapi.com.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>3</b>	<b>Submitted to Fundación Universitaria Luis Amigó</b> Trabajo del estudiante	<b>1%</b>
<b>4</b>	<b>repositorio.puce.edu.ec</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>5</b>	<b>repositorio.ug.edu.ec</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>6</b>	<b>repositorio.unsa.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>7</b>	<b>Submitted to Universidad San Ignacio de Loyola</b> Trabajo del estudiante	<b>1%</b>
<b>8</b>	<b>www.repositorio.unu.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>

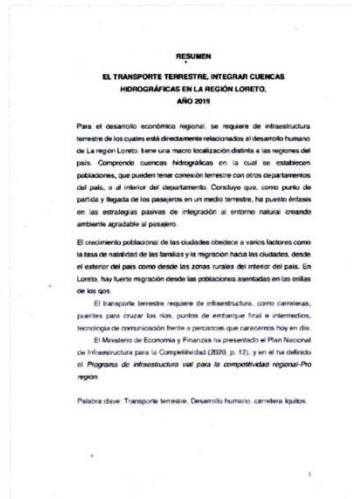


## Recibo digital

Este recibo confirma que su trabajo ha sido recibido por Turnitin. A continuación podrá ver la información del recibo con respecto a su entrega.

La primera página de tus entregas se muestra abajo.

Autor de la entrega: Maritza Jhoana Puga Acuy  
Título del ejercicio: Quick Submit  
Título de la entrega: Resultado\_UCP\_Negocios\_2024\_TSP\_MaritzaPuga\_Vi  
Nombre del archivo: UCP\_Negocios\_2024\_Tesis\_MaritzaPuga\_Vi\_Resumen.pdf  
Tamaño del archivo: 765.63K  
Total páginas: 30  
Total de palabras: 5,537  
Total de caracteres: 29,743  
Fecha de entrega: 07-mar.-2024 04:59p. m. (UTC+0200)  
Identificador de la entrega... 2314232580



## Índice de contenido

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	III
Acta de sustentación .....	iv
Hoja de Antiplagio.....	v
Índice de contenido.....	VIII
Índice de contenido.....	ix
Índice de tablas.....	x
Índice de figuras.....	XI
Índice de gráficos.....	xii
Resumen.....	1
Abstract.....	2
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO.....	3
1.1. Antecedentes .....	3
1.2. Bases teóricas.....	5
1.2.1. El mercado de transporte terrestre .....	5
1.2.2. El transporte terrestre integradora de cuencas .....	9
1.2.3 La contabilidad de las actividades de transporte.....	12
1.3. Términos básicos a categoría presupuestal 0138.....	13
CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	13
2.1. Descripción del problema.....	14
2.2. Formulación del problema. ....	14
2.3. Objetivos de la investigación. ....	17
2.3.1. Objetivo general. ....	17
2.3.2. Objetivos específicos. ....	17
2.4. Hipótesis.....	18

2.4.1. Hipótesis general. ....	18
2.4.2. Hipótesis específica. ....	18
2.5. Variables. ....	19
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA. ....	20
3.1. Tipo y diseño. ....	20
3.2. Población y muestra. ....	20
3.2.1. Población. ....	20
3.2.2. Muestra. ....	20
3.3. Técnica, instrumento y procedimiento de recolección de datos. ....	20
3.4. Procedimientos y análisis de datos. ....	20
CAPITULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN. ....	21
4.1. Inversion en la categoria presupuestal departamento loreto. ....	21
4.2. El proyecto de inversion en infraestructura en loreto. ....	24
4.3 Beneficio para los usuarios en infraestructura en T,T. ....	28
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. ....	29
5.1. Conclusiones. ....	29
5.2. Recomendaciones. ....	30
Referencias bibliograficas. ....	30
Anexos. ....	33
Monografía. ....	35

## Índice de tablas.

<b>Tabla 1.</b> Comparativo Perú y departamento de Loreto, por niveles de gobierno, PIM, periodo 2019 – 2022 .....	21
<b>Tabla 2.</b> Perú y Departamento de Loreto, grado de eficiencia, Presupuesto devengado/PIM, periodo 2017 – 2022.....	23
<b>Tabla 3.</b> Componentes del proyecto de inversión en infraestructura terrestre.2192666: Construcción de la carretera Bellavista - Mazan - Salvador - El Estrecho.....	24
<b>Tabla 4.</b> Gestión de los tiempos de la obra, Tramo I Puente Nanay.....	25
<b>Tabla 5.</b> Eficiencia presupuestal de la obra, Tramo I Puente Nanay.....	26

## Índice de figuras.

<b>Figura 1.</b> Región Loreto y una visión de macro localización de integración terrestre.....	6
<b>Figura 2.</b> Concepto de desarrollo urbano: componentes básicos .....	8
<b>Figura 3.</b> Integración de cuencas hidrográficas con el transporte terrestre .....	10
<b>Figura 4.</b> Transporte terrestre integra varias cuencas hidrográficas de Loreto .....	27

## Índice de gráficos.

<b>Gráfico 1.</b> Perú y Departamento de Loreto, tendencia del PIM, periodo 2017 – 2022 Categoría Presupuestal 0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte, (Año 2017 = 100).....	22
---	----

## **Resumen.**

### **El transporte terrestre, integrar cuencas hidrográficas en la región Loreto, Año 2019**

Maritza Jhoana Puga Acuy.

La presente investigación tuvo como objetivo estudiar la infraestructura terrestre en Loreto como inversión pública en la categoría presupuestal a nivel nacional, muestra creciente significativo de 13,286.2 en el 2017 a 16,531.90 al 2022, mientras que, en Loreto, la tendencia fue decreciente y mostro caídas millones de soles cual muestra, que no hay una política creciente de inversión.

Referente a la eficiencia en el gasto el porcentaje de lo ejecutado presupuesto devengado, respecto al PIM, a nivel de Perú, el porcentaje no ejecutado fue creciente la inversión en Loreto esta se mantiene al reducirse, en el año 2017 fue 52.15% no ejecutado, con mejoras en los años siguientes.

Loreto ha tomado la construcción de la carretera Bellavista Nanay con un costo total de 1,546.43 millones de soles que se da en el primer tramo, corresponde al puente nanay tiene el 42.95%.

El proyecto se diseñó en el año 2014 y se ejecutó a los 3 años siguientes en el año 2017 se demora para que empiece la obra. Referente a la ejecución del gasto en el año 2017, hubo deficiencia, por ejemplo: el devengado referente al PIM fue 67% y los años siguientes si aumento la eficiencia.

Palabra clave: Transporte terrestre, desarrollo humano, carretera de Loreto.

## **Abstract**

### **Land transportation, integrating basins hydrographic in the Loreto Region, year 2019**

Maritza Jhoana Puga Acuy.

The objective of this research was to study the land infrastructure in Loreto as a public investment in the budget category at the national level, showing a significant increase from 13,286.2 in 2017 to 16,531.90 in 2022, while, in Loreto, the trend was decreasing and showed drops millions of soles which shows that there is no growing investment policy.

Regarding efficiency in spending, the percentage of the executed budget accrued, with respect to the PIM, at the level of Peru, the percentage not executed was increasing, and the investment in Loreto is maintained by reducing, in 2017 it was 52.15% not executed, with improvements in the following years.

Loreto has undertaken the construction of the Bellavista Nanay highway with a total cost of 1,546.43 million soles, which occurs in the first section, corresponding to the Nanay bridge, which accounts for 42.95%.

The project was designed in 2014 and was executed over the next 3 years. In 2017, it takes time for the work to begin. Regarding the execution of expenses in 2017, there was a deficiency, for example: the accrual related to the PIM was 67% and the following years did increase efficiency.

Keyword: Land transportation, Human development, Iquitos highway.

## CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

### 1.1. Antecedentes

En el año 2019, se estudiaron las estrategias para la instalación de un terminal terrestre en la ciudad de Cartavio, con integración en la costa del Perú; metodología de diseño prospectivo, basado en los indicadores que debe tener la infraestructura y el impacto con el entorno. Concluye que, el terminal terrestre como punto de partida y llegada de los pasajeros en un medio terrestre, ha puesto énfasis en las estrategias pasivas de integración al entorno natural; ejemplo, techos verdes, desde el primer nivel hasta los niveles superiores. interior. Para el tránsito de las personas, se establecieron varios tipos de plazas (tipos calle, vestíbulo y alameda). Además, patios verdes, terrazas ajardinadas y plazas oasis, hacen del interior del edificio una vista integrada con la naturaleza, creando ambiente agradable al pasajero. Estas estrategias pasivas de integración al entorno natural contribuyen con el interior como en el exterior de un lugar importante en el transporte terrestre (Caballero Osorio, 2019)

En el año 2011, se estudió el transporte terrestre y su impacto en el desarrollo económico, con análisis comparativo de Bolivia, Colombia y Venezuela, revisando las políticas de infraestructura y prestación de los servicios y su normativa legal; metodología comprendió dos modelos teóricos, de competitividad sistémica y el enfoque de Nueva Geografía Económica. Concluye que, estos tres países han presentado falta de interconexión en su sistema de transportes, hecho que creó trabas a la movilización de bienes y servicios, afectando el consumo y el intercambio comercial. En Bolivia, la carencia de conexión por carretera, ferrocarril y ríos han sido significativa; similar ocurre en las redes terrestres y fluviales de Colombia y Venezuela. Sobre el aporte al producto nacional, ese ha ido moderada en Bolivia, algo relevante en Colombia, y pequeña en Venezuela. El transporte terrestre ha actuado como una barrera inhibidora del crecimiento económico nacional y regional en estos tres países. Políticas y

legislación del transporte moderna, así como las condicionantes económicos y geográficos, han sido las principales razones para tener infraestructuras y servicios eficientes. Ellas han ocurrido de manera desigual en Bolivia, Colombia y Venezuela. Las reformas económicas de principios de los años noventa no introdujeron cambio sustancial en la estructura del transporte de estos países, persistiendo deficiencias previas. Como consecuencia, poco avance en el desarrollo económico, y el efecto negativo para sus poblaciones. Inapropiadas infraestructuras y servicios han resultado adversas para la productividad, el flujo del comercial internacional, la integración y la competitividad (Ramos Martel, 2011).

En el año 2014, la investigación sobre la situación económica y financiera y las decisiones en una empresa de transporte de pasajeros interprovincial; metodología descriptiva, y población formada por empresas de transporte del departamento de Arequipa, y muestra una de ellas, con análisis cuantitativo de su información, concluye que se están realizando análisis de los estados financieros. Un nuevo análisis vertical y horizontal de ellos estados financieros de la empresa señala que el rubro de inmuebles, maquinaria y equipo ha disminuido, por venta de las unidades vehiculares, herramienta para dar el servicio de transporte terrestre, lo que influyó en disminución de las ventas disminuyeran, y efecto en la utilidad neta. En el año 2013, no se creó valor patrimonial (EVA) para sus accionistas. La rentabilidad sobre el patrimonio o capitales propios disminuyeron de 10.45% en el 2012 y de 6.33% en el 2013 (Pacco Cotacallapa, 2014).

En el año 2017, se estudiaron los costos para generar servicios de transporte de carga y con ello fijar los fletes, tomando como muestra una empresa de transportes de la ciudad del Cusco, con análisis de información histórica y entrevista al gerente propietario y los trabajadores. Concluye que, los costos del servicio se calculan de modo empírico, el propietario no aplica un sistema de costeo para señalar los fletes respectivos. Los ingresos señalan un 118% de sobreestimación. Ello llevó a que la empresa muestra ganancias de S/ 15,000.00, por los cinco vehículos de transporte,

información no confiable. Un nuevo análisis bajo un sistema de costeo demostró que las ganancias ascienden a S/ 6,891.30, amplia diferencia con lo antes señalado (Choqquesaca Pacheco y Lara Sánchez (2017).

## **1.2. Bases teóricas.**

### **1.2.1. El mercado del transporte terrestre.**

La descripción de un mercado se inicia con una observación de macro localización de un área territorial, y la red de comunicación y transportes a la que está integrada, para desarrollar el comercio de las actividades que en ella se generan.

La región Loreto tiene una macro localización distinta a otras regiones del país. Comprende cuencas hidrográficas en la cual se establecen poblaciones, que pueden tener conexión terrestre con otros departamentos del país, o al interior del departamento, o estar aisladas.

Una de ellas, la cuenca del río Huallaga tiene a la ciudad de Yurimaguas, quien ya está integrada al contexto de red de carreteras que forman el denominado IIRSA Norte.

Otras tienen conexión con áreas internas de la región caso de Iquitos con Nauta. El mercado de transporte terrestre de la cuenca del Amazonas, con la ciudad de Iquitos, se circunscribe al ámbito urbano de la ciudad y con ligera integración con la cuenca del Marañón, a través de la carretera señalada.

El resto de la región está aislada, y su medio de integración con las otras regiones del país se basa en su red hidrográfica y los espacios aéreos. Estos últimos tienen alto costo del flete.

**Figura 1**

**Región Loreto y una visión de macrolocalización de integración terrestre**



Fuente: <https://www.viamichelin.es/web/Mapas-Planos>

La descripción de un mercado se hace desde dos enfoques: la demanda y la oferta. La primera, son los clientes quienes sienten las necesidades; y la segunda, está formada por los productos y servicios que se ofrecen para satisfacer esas necesidades.

En el mercado de transporte terrestre, la demanda nace de las necesidades de desplazamiento de carga y pasajeros, y esta es creciente en las ciudades explicada, por dos grandes factores: el crecimiento poblacional y la mayor amplitud de los territorios donde viven las personas.

El crecimiento poblacional de las ciudades obedece a varios factores como la tasa de natalidad de las familias y la migración hacia las ciudades, desde el exterior del país como desde las zonas rurales del interior del país. En Loreto, hay fuerte migración desde las poblaciones asentadas en las orillas de los ríos. Hacia las ciudades, lo que impacta en demanda de servicios Públicos, vivienda, trabajo y otros.

La mayor amplitud de los territorios, conocido como extensión territorial, se mueve por expansión urbana con necesidades de viviendas y otras áreas de vida para las personas. Como calles de tránsito vehicular entre otros.

En el contexto urbano las familias requieren moverse, para lo cual utilizarán medios de transporte urbano local, y si van más allá del límite de la ciudad aparece el transporte interprovincial.

La ciudad debe crear condiciones para que se desarrolle el transporte urbano; pero, aparecen los problemas porque los proyectos de inversión no consideran los factores demográficos.

Rozas Balbontín *et al.* (2015: p. 10), investigadores de la Comisión Económica para América Latina - CEPAL, explican los problemas del transporte urbano y sus causas:

“es la persistencia de la idea que tienen muchas autoridades sectoriales de implementar soluciones basadas en proyectos de transporte sin dar debida atención a las características de los patrones de movilidad de la población”

Resaltan, que se privilegian acciones e inversiones en infraestructura o modernizar los equipos de transporte, sin analizar los motivos por los cuales la población se moviliza entre determinados puntos”.

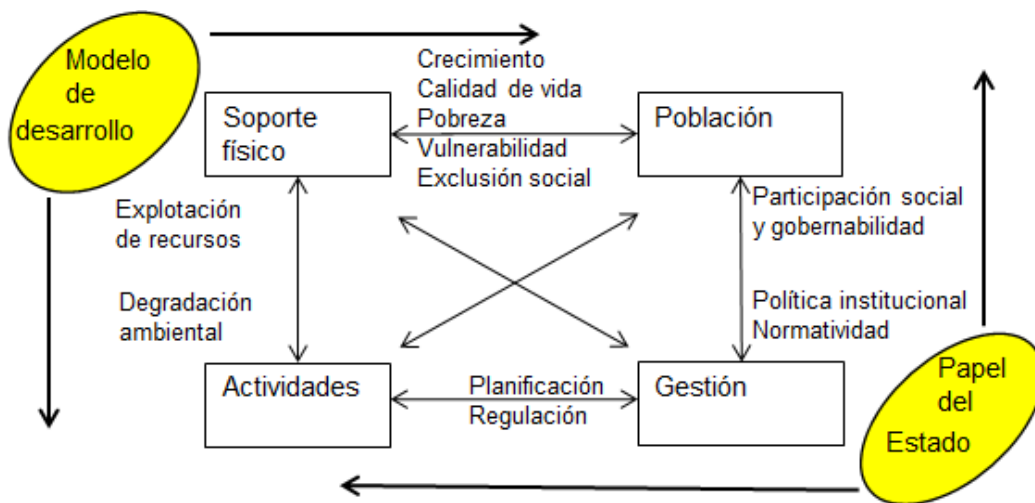
Respecto a la amplitud de los territorios, es importante responder a varias preguntas:

- a. ¿Cuál debe ser la amplitud o desarrollo urbano de un territorio?
- b. ¿Cuáles son los indicadores del desarrollo urbano?
- c. ¿A qué actividades, productivas y comerciales, está asociado la aglomeración de la población, en un espacio territorial determinado?
- d. ¿Qué necesidades de servicios públicos con lleva la integración terrestre entre poblaciones?

La amplitud de los territorios también ocurre por hechos sociales, como es el crecimiento poblacional, por migración o mayor natalidad, y la escasez de fuentes de trabajo. Surgen asentamientos humanos, conocidos como “barriada” o “población marginal”, en las zonas periféricas de las ciudades, y ellos exigirán satisfacción de sus necesidades de servicios básicos de transporte terrestre, saneamiento, vivienda y otros.

Se han definido diversos modelos para el desarrollo urbano. Todos inician con las características de la población, y agregan el soporte físico - natural o construido-, las actividades económicas que expresan la producción y el consumo, y la regulación o normatividad de los agentes que realizan estas actividades.

**Figura 2**  
**Concepto de desarrollo urbano: componentes básicos**



Fuente: M. Lungo, M, F. Oporto y R. Chinchilla (1996), con modificaciones realizadas por los autores.

Tomado de: Rozas Balbontín *et al.* (2015)

Rozas Balbontín *et al.* (2015: p. 19 y 20) explican la sostenibilidad urbana, desde el punto de vista ambiental, y agregan los temas económico, social y espacial, entre otros:

- a. La globalización (interacción comercial), la especialización productiva (condiciones del territorio) y la competitividad de las ciudades (infraestructura eficiente).

- b. Las desigualdades, pobreza.
- c. La degradación medioambiental urbana.
- d. La descentralización y la provisión de servicios básicos (educación y salud, principalmente) a los sectores de más bajos ingresos.
- e. La gobernabilidad urbana, modos de búsqueda de solución a los problemas sociales de las ciudades, muchas veces difíciles de administrar.

### **1.2.2 El transporte terrestre integradora de cuencas.**

El primer aspecto que se debe abordar es el referido a la naturaleza del transporte de personas para determinada área geográfica. A ello se suma la dinámica poblacional que está ocurriendo en esa área. En el ámbito de la Amazonia se agrega, las cuencas hidrográficas que conecta, y por ende sus actividades económicas.

Respecto a la Amazonia, el transporte urbano ha estado circunscrito al ámbito urbano, con necesidades de transporte interprovincial por la construcción de carreteras como Iquitos – Nauta.

Loreto está formada por cuencas hidrográficas que forman los ríos de la gran cuenca del Amazonas, integrada por una red continental de ríos, grandes y pequeños de longitud: cuenca del Marañón, cuenca del Huallaga, cuenca del Ucayali, cuenca del Amazonas. A estas grandes cuencas, se agregan cuencas más pequeñas como del Tigre, Napo, Putumayo, Yavarí, etc.

En todas estas cuencas, grandes y pequeñas, existe un potencial productivo cuyos excedentes requieren llegar a mercados de consumo más grandes. Rodríguez Achung (1990, p. 16) afirma que “casi toda la población de estos departamentos está ubicada en las márgenes de los grandes ríos, principalmente en el Amazonas, Ucayali, Marañón y Huallaga”.

**Figura 3**

**Integración de cuencas hidrográficas con el transporte terrestre**



Fuente: <https://www.google.com/maps>

El transporte terrestre requiere de infraestructura, como carreteras, puentes para cruzar los ríos, puntos de embarque final e intermedios, también tecnología de comunicación frente a percances como las acciones de alarma frente a problemas físicas climatología.

El Ministerio de Economía y Finanzas ha presentado el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (2020, p. 12), y en él ha definido el *Programa de infraestructura vial para la competitividad regional-Pro región:*

El grupo de proyectos indican intervenciones a nivel de soluciones básicas, con 4.966 kilómetros, distribuidos en 18 corredores viales alimentadores.

El objetivo es promover el transporte de carga a nivel subnacional, con enfoques logístico y competitivo.

Una muestra de los proyectos, señala 634,33 kilómetros en tres corredores viales alimentadores:

CVA 12: Corredor Tumbes (190.44 kilómetros)

CVA 11: Corredor Cajamarca I (246,89 kilómetros)

CVA 16: Corredor Loreto (197 kilómetros).

A través de estas intervenciones el estado, se responde a las necesidades del sector productivo y se aprovechan sus potencialidades y oportunidades existentes. Tiene un especial impacto en el sector agrario por la reducción de costos del transporte de insumos hasta áreas alejadas del territorio, así como el generar la oportunidad de que los productos lleguen en el menor tiempo a los mercados local, regional, nacional o incluso a la exportación.

**En la región loreto se tiene la obra siguiente:**

Proyecto: Carretera Bellavista – Mazan – Salvador - El Estrecho  
Obra: Construcción Tramo I: Bellavista – Santo Tomas (Puente Nanay y viaductos de acceso)  
Cliente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Provias Nacional  
Plazo: 1 050 días calendario  
Costo: 650 millones de soles  
Fecha inicio: noviembre 2017  
Dimensión: Inicia con 80 metros (pavimento rígido, en avenida La Marina), Continua con 1,347 metros (viaducto continuo); seguido por 320 metros (puente Extradosado Nanay), Finaliza con 232 metros (viaducto de acceso a Santo Tomás).  
Estudios: Estudio de tráfico  
Estudio de trazo y diseño vial  
Estudio de hidrología e hidráulica  
Estudio de geología y geotecnia.  
Riesgo sísmico  
Canteras y fuentes de agua  
Estructuras

Construye: Consorcio integrado por las empresas Mota-Engil Perú, Incot y Cosapi.

Territorio de impacto: cruza el río Nanay; une la ciudad de Iquitos con las localidades del distrito de Punchana.

Integra la ciudad de Iquitos con las comunidades ubicadas cerca de la frontera con Colombia, beneficiando directamente a más de 120,000 habitantes.

Superestructura: vigas metálicas y losas de concreto, soportadas por dos planos de cable tirantes sobre dos grandes torres de concreto de 80 metros de altura.

### **1.2.3 La contabilidad de La infraestructura en las empresas.**

Las empresas que son propietarias de naves fluviales utilizarán la Norma Internacional de Contabilidad 16 (NIC 16): Propiedades, Planta y Equipo.

La IFRS Foundation (2016) señala que la NIC 16 tiene como objetivo prescribir el tratamiento contable de propiedades, planta y equipo, para que los usuarios puedan conocer dicha información acerca de la inversión que la entidad tiene en sus propiedades, planta y equipo, así como los cambios que se hayan producido en dicha inversión.

Es importante el reconocimiento inicial y posterior de dicho rubro, para que los inversionistas al observar los estados financieros puedan conocer el valor inicial de la inversión que poseen, planta y equipo de manera fiable, así como los cambios de valor que se hayan realizado. También, las acciones de su mayor uso y la asociación a los cargos por depreciación, el valor razonable y las pérdidas por deterioro.

a) Costo de los elementos de propiedades y equipo comprende:

Su precio de adquisición, incluidos los aranceles de importación, y los impuestos indirectos no recuperables que recaigan sobre la adquisición, después de deducir cualquier descuento o rebaja del precio.

- a. Todos los costos directamente atribuibles a la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la gerencia.
- b. La estimación inicial de los costos de desmantelamiento y retiro del elemento, así como la rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, la obligación en que incurre una entidad cuando adquiere el elemento o como consecuencia de haber utilizado dicho elemento durante un determinado periodo, con propósitos distintos al de producción de inventarios durante tal periodo.

### **1.3. Términos básicos**

#### **a) Categoría Presupuestal 0138 Tiene la infraestructura siguiente.**

Problema identificado: difícil desplazamiento interurbano de personas y/o mercancías, que impactan en elevado costo, tiempo o inseguridad y pueden ocurrir en diversos transportes modos del sistema de transporte.

Población objetivo:

- Transporte terrestre: intervención universal.
- Transporte aéreo: pasajeros del sistema de transporte aéreo.
- Transporte hidroviario: personas en el área de influencia de las hidrovías navegables.

Resultado específico: contribuir a reducir temas de costo, tiempo e inseguridad vial, en el desplazamiento de personas y mercancías en el sistema de transporte, en este caso en terrestre.

## **CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

### **2.1. Descripción del problema.**

El desarrollo de las áreas territoriales requiere de un planeamiento de largo plazo, de definir objetivos para los años siguientes.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2017) ha diseñado el *Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2022 Sectorial Transportes y Comunicaciones*.

Edmer Trujillo Mori (2018), ministro de Transportes y Comunicaciones de ese entonces, explicaba que este Plan está

“Orientado hacia el crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible, propiciando la conectividad física y digital e impulsando directamente el desarrollo de todos los modos de transportes y en las comunicaciones, fomentando la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo sostenible de cada territorio, articula y orienta el esfuerzo al interior del Ministerio, de todas las direcciones generales, proyectos especiales, empresas y organismos públicos que comprende el sector y también a los gobiernos regionales y locales, en una sola línea y estrategia de trabajo, para ello el compromiso de todos los servidores públicos es fundamental”.

Este plan estratégico sectorial ha sido elaborado en concordancia con lo dispuesto por las orientaciones establecidas del CEPLAN, y se enmarca en la Política General de Gobierno, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional y considera, en su enfoque, las recomendaciones de la OCDE; asimismo con y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), tema fundamental en las inversiones públicas.

Este plan se basa en el diagnóstico siguiente: en la red vial departamental sólo un poco más del 20% de su extensión total está en buen

estado. Los gobiernos regionales no cuentan con recursos suficientes para su mantenimiento, lo que se refleja en que la mayor parte de esta se encuentre en estado de conservación regular y mala.

La red vial vecinal tiene alrededor de 107,000 Km. de vías inventariadas, de las cuales el 78% están en mal estado; sólo 24,000 km. tienen un mantenimiento rutinario insuficiente. Además, más de 50,000 km. inventariados son trochas que no responden a estándar el técnico y sus condiciones técnicas son demasiado bajas para implementar programas de mantenimiento eficientes, el cual se agrega el bajo presupuesto público asignado.

El plan señalado se sustenta en los siguientes lineamientos de política en transportes y comunicaciones:

- a. Accesibilidad a los servicios de transportes y comunicaciones. El acceso de los usuarios, debe basarse en la inclusión social, la integración, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos que habitan en el territorio
- b. Competitividad de los servicios de transporte y comunicaciones. Un enfoque eficiente de regulación y fiscalización, con el objetivo de que lo invertido recaude y alcance la sostenibilidad y con buena calidad de los servicios.
- c. Seguridad en todos los modos de transportes. Seguridad en las actividades para las operaciones de todo modo de transportes, para lo cual se regulan en normas, protocolos y el uso de sistemas inteligentes en los que se privilegie la vida, la salud, el medio ambiente y el patrimonio. (Propiedad del vehículo).
- d. Integración de los sistemas de transportes y TIC con enfoque logístico. Modernizar y tener competitividad de los servicios de transporte multimodal de carga sobre la base del desarrollo sistémico de la

infraestructura, A ello contribuye la logística y el uso de TIC que articulen los nodos de producción con el mercado.

- e. Promover la inversión privada en el sector. Para incrementar la cantidad del infraestructura y servicios de transportes, Y para contribuir al cierre de brechas y a la mejora de la calidad de los servicios públicos, como el transporte.
- f. Conservación de la infraestructura de transportes. Un buen estado de la infraestructura de transportes para lo cual se requiere financiamiento oportuno de las actividades de operación y mantenimiento, que posibilite la prestación de servicio en forma permanente.
- g. Gestión de riesgos de desastres en los sistemas de transportes. Se requiere reducir la vulnerabilidad de la infraestructura y los servicios de transportes y comunicaciones y esto requiere analizar los riesgos.
- h. Sostenibilidad ambiental en los sistemas de transportes. Uso de energía limpia y otros mecanismos para mitigar, todos los modos de transporte, con sostenibilidad ambiental y contribuir a una mejor adaptación del país al cambio climático, esto requiere de mecanismos de participación ciudadana.
- i. Reducción de brechas de conectividad física y digital a nivel de los departamentos. El equilibrio territorial significa reducir la inequidad en el acceso de los servicios de transportes y comunicaciones y se atiende con prioridad a las zonas rurales y de preferente interés social.
- j. Descentralización de la inversión de transportes y comunicaciones Fortalecer los niveles de coordinación y articulación con los ministerios, gobiernos regionales y locales, para la implementación de las políticas sectoriales y la consolidación del proceso de descentralización.

## **2.2. Formulación del problema.**

El problema descrito se resume en la siguiente interrogante general:

¿Cuál es la inversión pública en infraestructura de transporte terrestre para integrar las cuencas hidrográficas de la Región de Loreto, año 2019?

Las interrogantes específicas son las siguientes:

¿Cuál es el comportamiento de inversión pública en la categoría presupuestal 0138 del departamento de Loreto en las cuencas de la Amazonía peruana que demandan transporte terrestre, año 2019?

¿Cuál son los proyectos de inversión en infraestructura terrestre en las cuencas de la Amazonia peruana que demandan transporte terrestre, año 2019?

¿Cuáles son los beneficios para los usuarios de la infraestructura en las cuencas de la Amazonía peruana que demandan transporte terrestre, año 2019?

## **2.3. Objetivos de la investigación.**

### **2.3.1. Objetivo general.**

Estudiar la inversión pública y los beneficios que genera al integrar las cuencas hidrográficas en el Región loreto año 2019.

### **2.3.2. Objetivos específicos.**

- a. Especificar la inversión pública en categoría la presupuestal 0138 del departamento de Loreto en las cuencas de la Amazonía peruana que demandan transporte terrestre, año 2019.
- b. Identificar los proyectos de inversión en infraestructura terrestre en las cuencas de la Amazonia peruana que demandan transporte terrestre, año 2019.

- c. identificar los beneficios para los usuarios de la infraestructura en las cuencas de la Amazonía peruana que demandan transporte terrestre, año 2019

## **2.4. Hipótesis.**

### **2.4.1. Hipótesis general.**

Se observa alta inversión de infraestructura transporte terrestre integrando cuencas beneficios que genera al integrar cuencas hidrográficas en la región Loreto año 2019.

### **2.4.2. Hipótesis específica.**

Se observa alta inversión pública en categoría presupuestal del departamento de Loreto en las cuencas de la Amazonía peruana que demandan transporte terrestre, año 2019.

Se observan diversos proyectos de inversión en infraestructura terrestre en las cuencas de la Amazonia peruana que demandan transporte terrestre, año 2019.

Se observan altos beneficios para los usuarios de la infraestructura en las cuencas de la Amazonía peruana que demandan transporte terrestre, año 2019

## 2.5. Variables.

Variable de estudio	Indicadores	Índices
Mercado de transporte terrestre.	1. Inversión pública.	1.1 Unidades monetarias. 1.2 Participación de Loreto. 1.3 Tendencia 2017=100 1.4 Eficiencia de Presupuesto devengado\PIM.
	2. Proyecto de inversión e infraestructura.	2.1 Componentes de proyecto de inversión. 2.2 Gestión de tiempo. 2.3 Eficiencia presupuestal.
	3. Beneficio para los usuarios.	3.1 Integración de cuencas. 3.2 Mayor producción y menos costos.

## **CAPITULO III.METODOLOGIA**

### **3.1. Tipo y diseño.**

Fue de tipo descriptivo, porque se presentó el análisis de lo ocurrido en los seis últimos años.

Fue de diseño es no experimental, porque no se realizaron actividades que buscaron modificar las características de las variables.

Fue de nivel retrospectivo, porque se trabajó con información histórica de instituciones públicas.

### **3.2. Población y muestra.**

#### **3.2.1. Población.**

La población estuvo constituida por información histórica que presenta el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de su portal institucional consulta amigable, y esta es diversa y esta expresada por categoría presupuestal.

#### **3.2.2. Muestra.**

La muestra comprendió un periodo de tiempo,6 años desde el 2017 hasta el año 2022.

### **3.3. Técnica, instrumento y procedimiento de recolección de datos.**

La técnica de recolección de datos fue la observación de información histórica cuantitativa, obtenida de fuentes secundarias brindadas por instituciones nacionales de las categorías presupuestales se seleccionó la vinculada al transporte terrestre.

### **3.4. Procedimientos y análisis de datos.**

Para el procesamiento de los datos se utilizó la hoja de cálculo Excel, y para el análisis univariado se emplearán tablas de frecuencias simples y porcentajes a estos se agregó líneas de tendencia tomando un año de base.

## CAPITULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

### 4.1. Inversión pública en la categoría presupuestal, Departamento Loreto.

El departamento Loreto tiene un territorio muy grande, y está distribuido por cuencas hidrográficas, con características de accesibilidad, actualmente fluvial, y distancias que requieren mucho tiempo, y entornos de alto riesgo. Se ha establecido una estrategia del Estado para construir infraestructura terrestre que solucione estos problemas.

Se ha definido la categoría presupuestal, A cargo del sector transportes. A nivel nacional, los recursos presupuestales asignados (PIM) son significativos y crecientes. A nivel de todo el país, el año 2017 se asignaron S/. 13,286 millones a nivel de todo el país, y en el año 2022 fue de S/. 16,531 millones, lo que significa un incremento de 24.43%. A nivel del departamento de Loreto, los montos también fueron importantes, pero con tendencia decreciente, en el año 2017 fue de S/. 430 millones, 3.24% del total, y en el año 2022 de S/. 332.7 millones, 2.01% del total.

**Tabla 1**

**Comparativo Perú y departamento de Loreto, por niveles de gobierno, PIM, periodo 2017 – 2022**

**Categoría Presupuestal 0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte,**

**(Millones de soles)**

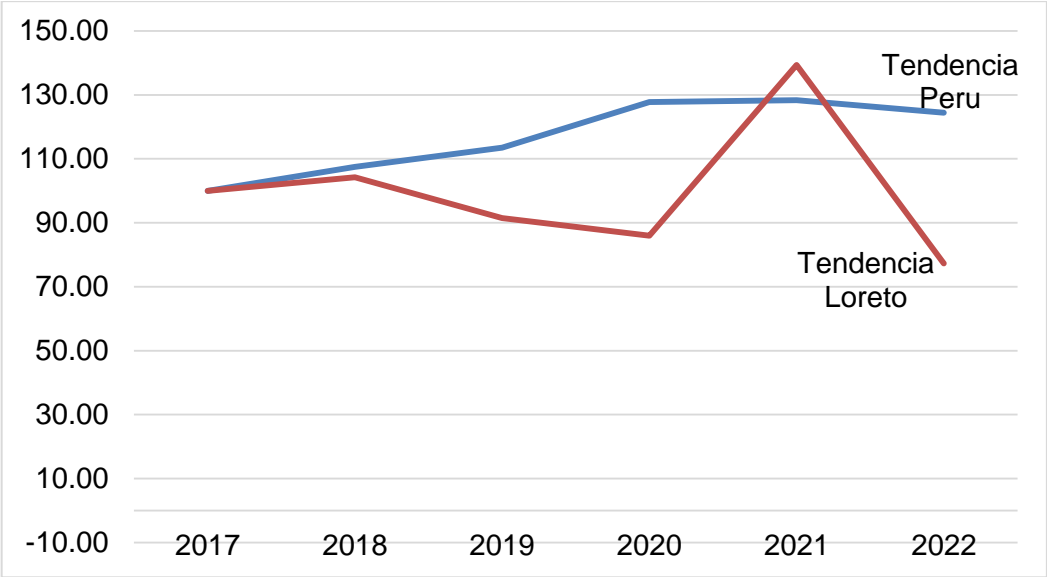
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Perú	13,286.2	14,281.6	15,075.8	16,974.7	17,046.6	16,531.9
Loreto	430.4	448.7	393.5	369.8	599.7	332.7
Participación de Loreto	3.24%	3.14%	2.61%	2.18%	3.52%	2.01%

Fuente: MEF, transparencia económica

A continuación, se observan las tendencias a nivel de todo el Perú, y de modo comparativo en el departamento de Loreto, ambas tienen tendencias diferenciadas. El Perú muestra un crecimiento constante, mientras que el departamento de Loreto es variable, con caídas significativas.

**Gráfico 1**

**Perú y Departamento de Loreto, tendencia del PIM, periodo 2017 – 2022**  
**Categoría Presupuestal 0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte,**  
**(Año 2017 = 100)**



Fuente: Tabla 1

Un gran problema en el país, no es la falta de recursos para la inversión pública, sino la ineficiencia en ejecutar menos de lo presupuestado. Este hecho es contraproducente, en un país de muchas necesidades.

Se observa una alta tasa de no ejecución del presupuesto a nivel de Perú, 2.72% en el año 2017, creció a 33.81% en el año 2020, explicado por las restricciones de movilidad de las personas, para trabajar las obras públicas y esto fue reduciéndose los años siguientes.

A nivel del departamento de Loreto, el problema de no ejecutar el presupuesto también es grande, 52.15% en el año 2017, con ciertas mejoras en los años siguientes, diversos factores explican esta no ejecución del presupuesto, como la gestión de los procesos de ejecución.

**Tabla 2**

**Perú y Departamento de Loreto, grado de eficiencia Presupuesto devengado/PIM, periodo 2017 – 2022**

**Categoría Presupuestal 0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte,  
(Millones de soles)**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Perú, devengado	10,400.3	10,861.2	11,196.8	11,235.6	13,220.3	12,607.6
No ejecutado	2,885.9	3,420.4	3,878.9	5,739.1	3,826.3	3,924.4
Porcentaje no ejecutado del PIM	21.72%	23.95%	25.73%	33.81%	22.45%	23.74%
Loreto, devengado	205.9	391.0	354.7	289.3	563.9	286.5
No ejecutado	224.4	57.7	38.8	80.6	35.7	46.3
Porcentaje no ejecutado del PIM	52.15%	12.86%	9.85%	21.78%	5.96%	13.91%

Fuente: MEF, transparencia económica

## 4.2 Proyecto de inversión en infraestructura terrestre en Loreto.

A continuación, se describen los componentes de la obra. Respecto a la calzada, con cuatro tramos, el I corresponde al puente Nanay, y representa cerca de la mitad de todo el presupuesto de la integración terrestre de varias cuencas hidrográficas, 42.95%. a ellos se agregan los gastos de apoyo, en segundo tramo muy necesario para darle utilidad a lo iniciado con el primer tramo, tiene un costo de cerca 200 millones de soles cuyo presupuesto público es posible lograrlo, consideramos los recursos no utilizados explicado anteriormente como la supervisión para lograr eficiencia.

**Tabla 3**

**Componentes del proyecto de inversión en infraestructura terrestre  
2192666: Construcción de la carretera Bellavista - Mazan - Salvador - El Estrecho**

		Millones de soles	Participación
Calzada	Tramo I: Avenida La Marina – Poblado Santo Tomas (orilla rio Nanay)	664.13	42.95%
	Tramo II: Poblado Santo Tomas (orilla rio Nanay) – Mazán (orilla rio Napo)	198.58	12.84%
	Tramo III: Mazan (orilla rio Napo)- Salvador	22.32	1.44%
	Tramo IV: SALVADOR- EL ESTRECHO	555.85	35.94%
	Sub total	1,440.89	93.18%
Apoyo	Gestión proyecto	21.77	1.41%
	Expediente técnico	25.17	1.63%
	Supervisión	58.10	3.76%
	Supervisión Covid	0.50	0.03%
	Total	1,546.43	100.00%

Fuente: Invierte.pe. 2023. Sistema de seguimiento de inversiones

Los tiempos en que ocurren los hechos vinculados a la ejecución de un proyecto son amplios, y ellos crecen tratándose de obras complejas por las especialidades que requiere como es la construcción de un puente, pavimentos, y otros. Algo más de tres años duro entre el momento que se empezó el estudio y el inicio de su ejecución esto significa que su gestión fue desde lima.

Fue dirigido por el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional, y se desarrolló por la modalidad de ejecución: Administración indirecta - por contrata,

**Tabla 4**  
**Gestión de los tiempos de la obra, Tramo I Puente Nanay**

Evento	Fechas	Tiempo transcurrido
Elaboración expediente técnico (ET), firma del contrato	26 de marzo de 2014	
Inicio plazo para elaborar ET	7 de mayo de 2015	1 año y 1 mes
Aprobación del ET	11 de noviembre de 2015	7 meses
Inicio de ejecución	18 de julio de 2017	1 año y 8 meses

Fuente: Invierte.pe. 2023. Sistema de seguimiento de inversiones

El primer análisis señala que el primer año hubo un total de certificación de 40.47% y al año siguiente si se logró una alta eficiencia del 100%.

En el segundo análisis comprende una eficiencia con el devengado y certificación en el primer año mostro una baja de eficiencia, y en los años siguientes se recuperó al 100%.

Se hace presente un análisis de diferencia que tiene este tipo de proyecto en uso de los recursos presupuestales, por ejemplo:

En la primera eficiencia se midió cuando se logró la certificación respecto al presupuesto inicial.

**Tabla 5**  
**Eficiencia presupuestal de la obra, Tramo I Puente Nanay**

Año	PIM	Certificación	Eficiencia 1	Devengado	Eficiencia 2
2,017	240.91	97.49	40.47%	65.24	66.92%
2,018	180.10	180.10	100.00%	179.74	99.80%
2,019	113.27	113.27	100.00%	113.27	100.00%
2,020	65.71	65.50	99.69%	65.50	100.00%
2,021	239.73	239.35	99.84%	239.24	99.95%
<u>2,022</u>	<u>2.35</u>	<u>2.35</u>	<u>100.00%</u>	<u>2.35</u>	<u>99.94%</u>
Total	842.07	698.06	100.00%	665.34	100.00%

Fuente: MEF, transparencia económica.

### 4.3 Beneficios para los usuarios en la infraestructura de transporte terrestre.

La siguiente figura resalta la importancia de la obra total, en sus cuatro tramos, integrar cinco cuencas hidrográficas (rio Putumayo, río Napo, río Amazonas, rio Ucayali y río Marañón) y el movimiento económico que ocurre en cada una de ellas.

Los impactos que benefician a la población son las siguientes: la producción agrícola y pecuaria de las cuencas de los ríos Napo y Putumayo podrá salir a nuevos mercados, en menores tiempos posibles y con menores costos de flete. Una mayor dinámica de ventas, impactará en mayor producción, generando puestos de trabajo directos e indirectos.

A su vez, las poblaciones podrán acceder a bienes de consumo, medicinas, educación, etc., que hoy tienen precios muy superiores que se pagan en Iquitos.

**Figura 4**

#### **Transporte terrestre integra varias cuencas hidrográficas de Loreto**



Fuente: <https://www.google.com/maps/>

A continuación, se presentan opiniones de desacuerdo sobre la infraestructura de transporte terrestre y me pueden frenar su ejecución.

1. Por otro lado, líderes del pueblo indígena Maijuna —cuyo territorio abarca las riberas de los ríos Yanayacu, Sucusari, Algodón y Putumayo, Loreto— han expresado su descontento por la falta de consulta previa sobre la construcción, de esta obra que ya está generando efectos negativos en su vida diaria.
2. La Autoridad indígena advirtieron sobre el crecimiento en el consumo de drogas entre los jóvenes de la comunidad desde el inicio del proyecto, entre otras preocupaciones que también temen quienes viven a orillas del río Sucusari. En dicho punto, 180 maijunas, que subsisten mediante actividades como la pesca, la caza y el cultivo de frutas, ven el proyecto como una amenaza para su modo de vida.
3. De acuerdo a Zoila Ochoa Garay, ciudadana de 58 años de la comunidad indígena de Centro Arenal, expresó su desesperación frente a la situación, pues, esta ha conllevado el aumento de invasión de tierras y deforestación en sus territorios.
4. Actualmente en la zona invadida hay en promedio 50 casas, entre rústicas y de material noble, en gran parte del trazo de la carretera, además de cerca de un centenar de personas instaladas y un problema que afecta a toda la población Huitoto Muruy, quienes han visto invadidos su territorio y sus bosques. Además, se encuentran afectados por la tala de árboles y por el desarrollo de chacras de personas foráneas.

## CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1. Conclusiones

1. La inversión pública en la categoría presupuestal estudia a nivel de Perú, muestra creciente significativo de 13,286.2;2017 a 16,531.90;2022, muestra que Loreto la tendencia fue decreciente y mostro caídas en un ligero presupuesto y volviendo a caer de nuevo lo cual muestra, que no hay una política coherente de inversión.

Referente a la eficiencia en el gasto es decir el porcentaje se debió ejecutarse entre el presupuesto devengado respecto al PIM, encontramos que está a nivel de Perú, que esta se mantiene al reducirse cada año, mostrado una excesiva diferencia, en el año 2017 de 52.15% no ejecutado, con mejoras en los años siguientes.

2. Referencia a la inversión de infraestructura que realiza la región Loreto se ha tomado la construcción de la carretera bellavista nanay y estrecho con un costo total de 1,546.43 % que se da al 100% por que en el primer tramo que corresponde al puente nanay tiene el 42.95% donde obtenemos una eficacia de mejora para lograr beneficio futuro para nuestra amazonia.

El proyecto empezó en el año 2014 y se ejecutó a los 3 años siguientes en el año 2017,3 años se demoró para que empiece la obra referente a la ejecución del gasto en el año 2017, hubo deficiencia, por ejemplo: el devengado referente al PIM que el 67% y los años siguientes si aumento en los años siguientes la eficiencia.

3. Existe dos posiciones sobre la construcción e infraestructura del puente nanay de Loreto unos que ven beneficios y otros que ven perjuicios. Uno de ellos es la invasión de los terrenos de la población y otro tema vigente es el aumento de la inseguridad ciudadana y de las personas del mal vivir.

## **5.2. Recomendaciones.**

1. Adoptar una actitud crítica como ciudadana sobre los proyectos públicos que se lleven a cabo en beneficio de todos, para un crecimiento económico, equitativo, competitivo y sostenible.
2. Fomentar y promover la inversión privada para la modernización y competitividad de los servicios de transporte multimodal y la conservación de la infraestructura.
3. Planificar y controlar el avance de cumplimiento de Mantenimiento de la Red Vial, a través de la implementación de programas eficientes para su buen estado.
4. Brindar condiciones adecuadas de seguridad, teniendo en cuenta la ubicación geográfica y el impacto al medio ambiente que este origina.
5. Fomentar el desarrollo sostenible de nuestra región para el crecimiento de nuestra población. Y así reducir el índice de pobreza de nuestra región.
6. Reducir el costo con la única finalidad de poder tener más acceso al producto que ultima necesidad y poder consumir productos que produce nuestra región, con una finalidad de fomentar el crecimiento interno de nuestra amazonia.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Consejo). NIC 16 *Propiedades, Planta y Equipo*.

Caballero Osorio, Deivy Raúl. 2019. *Estrategias pasivas de integración al entorno natural para el diseño de un Terminal Terrestre interprovincial en la ciudad de Cartavio en el 2019*. [Tesis para optar título de arquitecto, Universidad Privada del norte, Perú].

<https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/25787>

Choquesaca Pacheco, Eber Cesar y Juan Elí Lara Sánchez. 2017. *Costos de servicios de transporte de carga y fijación de los fletes de la empresa transportes de carga Leiva h. EIRL – Cusco, periodo 2016*. [Tesis para optar título de contador público, Universidad Andina del Cuzco].

Legislaciones diversas, 2018. Disponible en <http://www.gacetajuridica.com.pe>

Ministerio de Economía y Finanzas. 2020. Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. 2017. *Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2022 Sectorial Transportes y Comunicaciones*.

Pacco Cotacallapa, Fidel David. 2014. *La evaluación de la situación económica - financiera y su influencia en la toma de decisiones en la empresa de transporte de pasajeros interprovincial caso “expreso san Geronimo S.A.C. año 2012 – 2013*. [Tesis para optar título de contador público, Universidad Nacional de San Agustín, Arequipa].

- Rozas Balbontín**, Patricio; Azhar Jaimurzina y Gabriel Pérez Salas. 2015. *Políticas de logística y movilidad, propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible*. Volumen 2. Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 177 (vol. 2), LC/L.4120/ADD.1 Comisión Económica para América Latina, Santiago de Chile
- Ramos Martel**, Isabel. 2011. *Transporte y desarrollo económico: un análisis para Bolivia, Colombia y Venezuela (1990-2005)*. [Tesis para optar el grado de doctor en economía, Universidad Complutense de Madrid, España].
- Rodríguez Achung**, Fernando. 1990. *Los suelos de áreas inundables de la amazonia peruana: potencial, limitaciones y estrategia para su investigación*. Folia Amazónica IIAP vol. N° 2 – 1990.

## ANEXOS





## MONOGRAFIA CONTABLE

### Asientos contables:

1. Compra de mercadería en Lima más IGV y realiza pago adelantado.

60 compras.....X  
40 Tributos, contraprestaciones y aportes.....X  
42cuentas por pagar comerciales terceros.....X  
POR LA COMPRA DE LA MERCADERIA

---

20 mercaderías .....X  
61 variación de existencias.....X  
POR EL DESTINO DE LA COMPRAS

---

42 cuentas por pagar comerciales terceros.....X  
10.1efectivo equivalente de efectivo.....X  
PARA REGISTRAR EL PAGO ADELANTADO

---