



Munich Personal RePEc Archive

Diagnostic of the Market for Long Distance Transportation Services in Bolivia

Cossio Muñoz, Fernando

Superintendencia de Transportes, Bolivia

March 2001

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/91344/>

MPRA Paper No. 91344, posted 13 Jan 2019 13:13 UTC

EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA EN BOLIVIA

Por:
Fernando Cossío Muñoz-Reyes

Marzo del año 2001

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES

CONTENIDO

1. INTRODUCCION.....	3
2. ANTECEDENTES	4
2.1. RESEÑA HISTÓRICA.....	4
2.2. LA RED DE CAMINOS EN BOLIVIA.....	5
3. LA DEMANDA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.	7
3.1. DEMANDA GLOBAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.	7
3.2. DEMANDA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.	9
3.2.1. <i>Transporte Interprovincial de Pasajeros</i>	9
3.2.2. <i>Transporte Interdepartamental de Pasajeros</i>	11
3.2.3. <i>Transporte Internacional de Pasajeros</i>	12
3.3. EVOLUCIÓN Y PROYECCIONES DE LA DEMANDA.....	13
4. LA OFERTA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.	14
4.1. OFERTA GLOBAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.....	15
4.2. OFERTA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.	16
4.2.1. <i>Transporte Interprovincial de Pasajeros</i>	17
4.2.2. <i>Transporte Interdepartamental de Pasajeros</i>	18
4.2.3. <i>Transporte Internacional de Pasajeros</i>	20
4.3. DIAGNÓSTICO DE LA OFERTA.....	20
4.3.1. <i>Estructura de la Oferta</i>	21
4.3.2. <i>Organización y Funcionamiento de la Oferta</i>	21
4.3.3. <i>Estructura de Costos y Beneficios</i>	24
4.3.4. <i>Análisis Financiero</i>	26
4.3.5. <i>Análisis de Riesgo</i>	29
4.3.6. <i>Parque Automotor</i>	29
4.4. EVOLUCIÓN Y PROYECCIONES DE LA OFERTA.	31
5. ESTRUCTURA DE PRECIOS.....	31
5.1. DISCRIMINACIÓN DE PRECIOS COTIDIANA.	32
5.2. TEMPORALIDAD DEL MERCADO Y PRECIOS.	33
5.2.1. <i>Variaciones de Precios Según Hora de Salida</i>	33
5.2.2. <i>Variaciones de Precios Según Día de Salida</i>	34
5.2.3. <i>Variaciones de Precios Según Mes</i>	34
5.2.4. <i>Variaciones de Precios en Periodos Festivos</i>	35
5.3. PRECIOS Y REGULACIÓN.	36
6. DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO.....	38
6.1. CALIDAD DEL SERVICIO.	38
6.2. SEGURIDAD DEL SERVICIO.	39
7. TERMINALES DE AUTOBÚS.....	40
7.1. TERMINAL DE LA PAZ.....	40
7.2. TERMINAL DE COCHABAMBA.....	41
7.3. TERMINALES DE SANTA CRUZ.....	42
7.4. TERMINAL DE TARIJA.....	42
7.5. TERMINAL DE URUO.....	43
8. MARCO LEGAL DEL SECTOR.....	43
8.1. EL CÓDIGO DE TRÁNSITO.....	44
8.2. EL SISTEMA TRIBUTARIO INTEGRADO.....	45
8.3. REQUISITOS DE INGRESO.....	46
9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	47

1. INTRODUCCION.

Los servicios de transporte automotor en Bolivia constituyen el medio más importante de transporte de pasajeros a nivel interprovincial, interdepartamental e internacional a regiones limítrofes, representando aproximadamente 85% del total de la demanda. En este sentido es fundamental analizar el comportamiento de este mercado, estudiar la estructura de la demanda y la oferta de dichos servicios y, elaborar un diagnóstico que permita determinar políticas para el sector.

Los órganos responsables del cumplimiento de las normas de regulación para actividades económicas son las Superintendencias Sectoriales. Estas normas tienen como objetivo promover la eficiencia y la competencia, impedir prácticas anticompetitivas, otorgar concesiones, supervisar los servicios prestados por parte de los operadores y, regular los precios y tarifas. El sector de transporte automotor de larga distancia para pasajeros está ausente de regulación y es por esto que es imprescindible investigar y analizar el funcionamiento de este mercado.

El objetivo del estudio es realizar un diagnóstico del mercado de servicios de transporte de pasajeros de larga distancia en todo el territorio nacional y de su estructura. La metodología de estudio está basada en tres fases secuenciales, la primera abarca la recopilación y análisis de información primaria y secundaria, incluyendo viajes y entrevistas, la segunda consiste en el estudio y diagnóstico de variables cualitativas y cuantitativas y finalmente la tercera fase comprende la discusión y presentación de los resultados y conclusiones del estudio.

El estudio consta de 9 capítulos incluida la presente introducción, el segundo capítulo consiste en una reseña histórica del sector y presenta un panorama de la oferta de carreteras en el país, el tercer y cuarto analizan la demanda y la oferta de transporte de pasajeros de larga distancia, respectivamente. Los capítulos cinco y seis tratan temas relativos a la estructura de precios y la regulación de éstos, y elaboran un diagnóstico de los servicios en el sector haciendo énfasis en normas de técnicas y de seguridad. Los sucesivos capítulos tratan el mercado complementario de las terminales de autobús y el marco legal en el que se desenvuelve el sector. Finalmente, el último capítulo contiene las conclusiones y recomendaciones del estudio.

2. ANTECEDENTES

2.1. Reseña Histórica.

Hasta fines del siglo XIX Bolivia no contaba con medios de transporte asociados a la modernidad; ferrocarril y automóvil. En las últimas décadas de ese siglo (XIX) se comienza a percibir como política de estado, fundamental para el desarrollo económico, la integración geográfica a través del ferrocarril. En 1889 se concluye la primera conexión moderna de ferrocarril con el tramo Ollague-Uyuni de 175 kilómetros.¹ A partir de esta fecha se construyen importantes tramos de ferrocarril, en los primeros años del siglo XX esta expansión estaba claramente dirigida al crecimiento de la minería, en este contexto, los ferrocarriles para la exportación de minerales comienzan lo que hoy es la Red Andina.

Si bien la razón primordial del desarrollo de ferrocarriles estaba inicialmente ligada enteramente al sector minero, en años posteriores cobra mayor importancia la vinculación entre centros urbanos. De esta manera, durante la primera mitad del siglo XX se completa la Red Andina y se construye la Red Oriental, época en que el ferrocarril constituiría el medio de transporte más importante para carga y pasajeros.

En 1903 se importó el primer automóvil en Bolivia, 18 años después de que Karl Benz sacara el primer automóvil a la carretera (en 1885), en este periodo Bolivia contaba con 1530 kilómetros de caminos para diligencias². A diferencia de lo sucedido en ferrocarriles, donde gran parte de las inversiones provenía de capitales privados, la construcción de carreteras fue llevada a cabo, casi en su totalidad, por el Estado.

El proceso de construcción de carreteras que comuniquen al país ha sido un proceso lento, los factores que explican este lento crecimiento son varios, pero tal vez el más importante es la Cordillera de los Andes, que forma un verdadero muro entre las regiones altas y las llanuras bajas.

Las carreteras han ido mejorando con los años, desde 1954 cuando se inauguró la primera carretera asfaltada de Cochabamba a Santa Cruz se han construido importantes carreteras. En los últimos años se ha concluido de asfaltar tramos trascendentales para el desarrollo económico, como es la carretera La Paz – Tambo Quemado – Arica y la carretera La Paz – Desaguadero - Ilo que nos permiten llegar en mejores condiciones a los puertos del Pacífico, facilitando el comercio exterior boliviano.

¹ Urquiola, Miguel, "Bolivia en el Siglo XX", Harvard Club de Bolivia, La Paz – Bolivia, 1999

² Morales, Juan Antonio, "Bolivia en el Siglo XX", Harvard Club de Bolivia, La Paz – Bolivia, 1999

La administración y el mantenimiento carretero también han sufrido un lento progreso, antes estaban a cargo de la Sección de Caminos dependiente de la Dirección General de Obras Públicas con sumas asignadas en los presupuestos anuales muy deficientes para su construcción y mantenimiento. Hoy en día están a cargo del Servicio Nacional de Caminos, un ente que goza de cierta autonomía en su manejo. El actual gobierno ha establecido entre una de las metas programadas con los organismos internacionales la creación de un Directorio Nacional de Caminos, este esfuerzo tiene como objetivo dotar de autonomía, eficiencia y transparencia al ente responsable de caminos.

2.2. La Red de Caminos en Bolivia.

En la actualidad Bolivia cuenta con tres tipos de caminos: la Red Fundamental, la Red Departamental y Red Municipal. Éstas son más conocidas por su clasificación anterior: la Red Primaria Fundamental, la Red Secundaria Complementaria y la Red Vecinal o Colectora. La red primaria fundamental está compuesta de "caminos de integración nacional que cruzan gran parte del territorio manteniendo conexión entre capitales de departamento así como con carreteras de vinculación internacional con países vecinos conformando así parte del Sistema Panamericano de Carreteras, que permite acceso a grandes polos de desarrollo de carácter nacional, de importancia estratégica y de defensa nacional".

La red secundaria complementaria, son "caminos de integración regional que vinculan la red fundamental buscando la vinculación de las poblaciones importantes con capitales de departamentos a través de un camino principal; además de su conexión con otros sistemas de transporte de importancia regional y los colectores de los caminos vecinales, permitiendo el acceso a polos de desarrollo de carácter regional, importancia estratégica y de defensa nacional".

Finalmente, la red vecinal o colectora que está compuesta de "caminos alimentadores de las redes complementarias o fundamentales con la vinculación de pequeñas poblaciones, comunidades o centros de producción entre si o con poblaciones de mayor importancia"³.

El siguiente cuadro muestra la red caminera respecto a la clasificación de red mencionada y superficie de rodadura, los datos de la red fundamental son para el año 1999 y los de la complementaria y vecinal para 1997 ya que no existen datos posteriores:

³ Muñoz-Reyes, Jorge, "Geografía de Bolivia". Edit. Juventud, La Paz – Bolivia, 1980

Cuadro 1.-

Red Caminera Según Clasificación y Tipo (en Km.)

	Asfaltados	De grava	De tierra	Totales	En %
Fundamental ⁽¹⁾	2,962	2,991	4,449	10,402	18%
Complementaria ⁽²⁾	301	3,594	2,301	6,196	11%
Vecinal ⁽²⁾	258	8,970	30,462	39,690	71%
Totales	3,521	15,555	37,212	56,288	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Servicio Nacional de Caminos.

(1) Datos: 1999, (2) Datos: 1997

La distribución de las redes camineras por departamento y tipo de carretera presentan importantes diferencias entre si, por ejemplo, Potosí tiene la más extensa red caminera del país con casi 12 mil Kms. de carreteras, sin embargo es la sexta del país en caminos asfaltados (únicamente 150 Kms.); Santa Cruz tiene seis veces más kilómetros de carreteras que Pando y el total de carreteras asfaltadas en el Beni no representan ni 1% de las carreteras asfaltadas de Santa Cruz. El siguiente cuadro demuestra la distribución de carreteras, por departamento y tipo de carretera.

Cuadro 2.-

Red Caminera Según Departamento y Tipo (en Km.)

Departamento	Asfaltados	De grava	De tierra	Totales ⁽¹⁾
La Paz	806	3,274	5,919	9,999
Chuquisaca	168	1,526	4,121	5,815
Cochabamba	568	2,437	3,064	6,069
Tarija	250	1,202	1,109	2,561
Santa Cruz	904	2,206	7,083	10,193
Oruro	568	1,220	3,091	4,879
Potosí	150	2,587	9,200	11,937
Beni	77	621	2,571	3,269
Pando	30	482	1,054	1,566
Total	3,521	15,555	37,212	56,288

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y el Servicio Nacional de Caminos.

(1) Cifras de 1999 para la Red Fundamental y de 1997 para las redes Complementaria y Vecinal.

Los Anexos 1 a 10 muestran mapas de la red caminera de Bolivia y de cada departamento.

3. LA DEMANDA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.

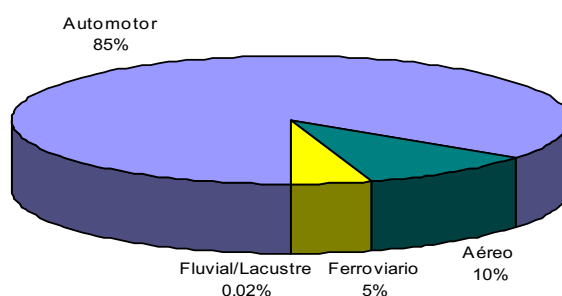
El siguiente capítulo se centra en la estructura y las características de la demanda de transporte automotor de pasajeros de larga distancia. Sin embargo, para tener un mejor conocimiento del mercado global del transporte de larga distancia se identifican algunos factores importantes de los mercados ferroviario, aéreo y fluvial, referentes al transporte de pasajeros.

3.1. Demanda Global de Transporte de Pasajeros de Larga Distancia.

La demanda de servicios de transporte de pasajeros de larga distancia se da en cuatro sectores, automotor, ferroviario, fluvial y aéreo. El transporte automotor es el más importante, con salidas de pasajeros (interprovincial, interdepartamental e internacional) de aproximadamente 12 millones para el año 2000, el segundo lugar en importancia lo ocupa el transporte aéreo que demuestra salidas de pasajeros (interdepartamental e internacional) equivalentes a 1,467,553 para el año 2000. El tercer lugar lo ocupa el transporte ferroviario que presenta salidas de pasajeros de 667,370, y finalmente el fluvial con un estimado de 3,000 pasajeros para el mismo periodo⁴. El gráfico a continuación demuestra la estructura del mercado de transporte de pasajeros de larga distancia en Bolivia:

Gráfico 1.-

TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA Composición de la Demanda Año 2000



La demanda de transporte de pasajeros por vía aérea se da en tres rutas; la Troncal, la Principal y la Secundaria. La Ruta Troncal (La Paz, Santa Cruz y Cochabamba) representa un 58% de la demanda total de este servicio, con 855,790 pasajeros para el año 2000. La Ruta Principal que cubre los principales destinos de cada departamento exceptuando los del eje

⁴ Instituto Nacional de Estadística (INE), La Paz – Bolivia, 2001

troncal, alcanzó 304,032 pasajeros para el año 2000, y la Ruta Secundaria que cubre otros destinos dentro del territorio nacional 30,686 pasajeros para el mismo periodo, así, ambas rutas representaron aproximadamente 23% del total. La demanda de transporte aéreo internacional representó un 19% del total, con una salida de pasajeros de 277,045 para este mismo año.

La demanda de transporte de pasajeros por vía férrea puede ser desagregada a través de la clasificación entre las dos "redes ferroviarias", la Red Andina y la Red Oriental. La Red Andina, operada por FCA, que engloba la demanda en los departamentos de Oruro y Potosí representó 31% de la demanda de este servicio para el año 2000 transportando 204,986 pasajeros. En este mismo periodo la Red Oriental, operada por FCO, que sirve a pasajeros que se transportan en los tramos Santa Cruz – Puerto Quijarro y Santa Cruz - Yacuiba, transportó 462,384 pasajeros.

La demanda de transporte fluvial y lacustre de pasajeros es limitada, existen dos principales redes de transporte fluvial: la Red del Mamoré, donde fluyen los ríos Chapare, Ichilo, Securé, Río Grande, Itonamas, Baures Yata e Itenez, y, la Red del río Beni donde fluyen los ríos Madre de Dios, Madidi, Manuripi, Tahuamanu y Orthon. La demanda para el año 1999, en ambas Redes, fue de aproximadamente 1,819 pasajeros, representando una proporción mínima de la demanda de transporte de larga distancia. Asimismo, la demanda de transporte lacustre, que se limita al lago Titikaka, entre embarcos y desembarcos registró 4,897 pasajeros para el año 1999.

El siguiente cuadro presenta la demanda global de transporte de larga distancia a nivel nacional, por servicio de transporte⁵:

Cuadro 3.-

Demanda Global de Transporte de Larga Distancia Según Tipo de Servicio
Año 1999

Transporte	Número de Pasajeros	En %
Automotor	12,074,256	84.96%
Aéreo	1,467,553	10.33%
Ferroviario	667,370	4.70%
Fluvial/Lacustre	2,224	0.02%
Total	14,211,403	100.00%

Los Anexos del 11 al 14 muestran la demanda para cada uno de los sectores mencionados.

⁵ Instituto Nacional de Estadística (INE), La Paz – Bolivia, 2001

3.2. Demanda de Transporte Automotor de Pasajeros de Larga Distancia.

La demanda de servicios de transporte automotor de pasajeros de larga distancia se da en tres ámbitos: interprovincial, interdepartamental, e internacional. Esta demanda está compuesta por pasajeros que viajan por motivos de laborales, familiares, recreativos y de turismo.

El Reglamento del Código Nacional de Tránsito clasifica el servicio público automotor en cuatro categorías: Transporte Urbano, Interprovincial, Interdepartamental, e Internacional, los últimos tres los define como: "El servicio de transporte interprovincial es el que se realiza entre dos o más provincias de un Departamento (*Art. 224*), el servicio de transporte interdepartamental es el que se realiza entre dos o más departamentos (*Art. 225*) y, el servicio de transporte internacional de pasajeros o carga es el que se realiza con el exterior del país (*Art. 226*)".

También existen servicios de transporte turístico no regulares, sin embargo, el estudio no toma en cuenta este tipo de demanda, ya que ésta es una demanda de servicios turísticos y no de transporte. Además, las agencias de viajes que ofrecen estos servicios no lo hacen en forma regular y periódica.

Se analiza la demanda en estos mercados (interprovincial, interdepartamental, e internacional) por separado, ya que existen importantes diferencias en cuanto a su estructura de demanda.

3.2.1. Transporte Interprovincial de Pasajeros

La demanda de servicios de transporte público automotor entre centros urbanos del mismo departamento es muy importante, ya que existen pocos substitutos para este servicio. No existen datos estadísticos a nivel nacional o departamental sobre la cantidad de pasajeros que utilizan los servicios de transporte interprovincial. Sin embargo, existen algunas rutas o tramos sobre los que se ha documentado el número de salidas de autobuses y pasajeros. En este sentido, a continuación se presentan las rutas más importantes de tráfico interprovincial, para los departamentos más representativos, y se cuantifica la demanda para los tramos donde se ha podido recopilar alguna información estadística:

La Paz: La demanda de transporte interprovincial originada en la ciudad de La Paz, cubre aproximadamente 70 destinos. Las rutas más importantes de esta demanda

incluyen las ciudades que se encuentran en la frontera con el Perú (especialmente Desaguadero) y el altiplano, y las regiones de la llanura baja.

Solamente existen cifras estadísticas del transporte interprovincial para el departamento de La Paz referentes a las salidas de la Terminal de Autobuses. Las salidas de la terminal cubren las rutas La Paz – Desaguadero y La Paz – Inquisivi, la demanda registrada para estos destinos alcanza 3.770 pjs/año y 12.333 pjs/año, respectivamente, para el año 2000. Sin embargo, la mayor parte de la demanda no sale de la terminal, así, en base a encuestas de campo se puede evidenciar que la demanda a estos dos destinos está muy por encima de los 15,000 pasajeros por año.

Por otra parte, de acuerdo a datos recolectados de los distintos puntos de salida de pasajeros hacia otros destinos tanto del altiplano como de regiones de la llanura baja del departamento y las regiones de Yungas, demuestran un importante flujo interdepartamental que sobrepasaría los 200.000 pasajeros por año.

Santa Cruz: Los destinos más importantes de tráfico de pasajeros son; de la Ciudad de Santa Cruz a Montero, Warnes, San Javier, Portachuelo, Valle Grande, Camiri, y Comarapa, y viceversa. La demanda de transporte de la ciudad de Santa Cruz hacia los últimos tres destinos mencionados para el año 2000 fue de aproximadamente 65,000 pasajeros.

La composición de la demanda para este mismo periodo, en orden de importancia es la siguiente: Santa Cruz – Camiri (30.952 pjs/año), Santa Cruz – Valle Grande (23.331 pjs/año) y Santa Cruz – Comarapa (10.776 pjs/año)⁶.

Cochabamba: Desde la terminal de la ciudad de Cochabamba no se registran salidas a las provincias de este departamento, sin embargo, en calles y plazas de esta ciudad (ej. Av. 9 de Abril, calles República y 6 de Agosto) es posible acceder a este servicio para los tramos entre Cochabamba y; Chapare, Colomi, Arani, Independencia, Totora, Punata, Clisa, Mizque, Aiquile y Toro Toro.

Tarija: Desde la terminal de Tarija la demanda de servicio interprovincial cubre los tramos: Tarija – Yacuiba, Tarija – Bermejo y Tarija – Villa Montes. Las cifras registradas de salidas de pasajeros en estas rutas, para el año 2000, son 81.673, 78.584, y 8.669, respectivamente. Otros destinos a los que es posible acceder desde diferentes puntos de la ciudad como la Plazuela Sucre, la Plaza San Martín y el

Mercado Campesino son: Padcaya, San Lorenzo, San Andrés, Entre Ríos, Cañas Moro y Sella.

Oruro: En este caso no existe información documentada en relación a la demanda, sin embargo se han podido recolectar algunos datos acerca de la demanda de pasajeros en puntos específicos de embarque ubicados en diferentes barrios de la ciudad, los tramos más importantes cubren: Huanuni, Kemalla, Pan Duro, Eucaliptus, Santa Fé y Challapata, en los que se registra un movimiento de aproximadamente unos 100.000 pasajeros por año.

El Anexo 15 muestra las salidas de pasajeros de las terminales de autobús más representativas para el año 2000.

3.2.2. Transporte Interdepartamental de Pasajeros

El transporte automotor es el servicio más importante para el traslado de pasajeros entre los diferentes departamentos del país. No existen datos desagregados del flujo interdepartamental de pasajeros, sin embargo en base a datos del flujo total de pasajeros vía carretera por departamento y de los registros de las terminales más importantes del país, se puede concluir que la demanda de transporte interdepartamental de pasajeros es de aproximadamente 8 millones por año.

Los tramos donde se observa una demanda mayor a 500,000 pasajeros por año, por orden de importancia, son: Cochabamba - La Paz (868,000 pjs/año), Santa Cruz – Cochabamba (749,597 pjs/año), Cochabamba – Santa Cruz (727,294 pjs/año), La Paz – Cochabamba (585,389 pjs/año) y Cochabamba – Oruro (537,993 pjs/año)⁷. Debe notarse que muchos de los pasajeros cuyo destino “registrado” es Cochabamba efectúan transbordos a otros destinos.

Otros tramos representativos, que demuestran una demanda mayor a los 90,000 pasajeros por año para el 2000, por orden de importancia, son: La Paz - Oruro (376,093 pjs/año), Santa Cruz - Beni (123,789 pjs/año), La Paz – Potosí (116,466 pjs/año), Santa Cruz - Chuquisaca (98,998 pjs/año), Santa Cruz – La Paz (98,298 pjs/año) y Cochabamba – Chuquisaca (93,503 pjs/año). Ver Anexo 16.

⁶ Información proporcionada por el Organismo Operativo de Tránsito de la Terminal, Santa Cruz – Bolivia.

⁷ Información proporcionada por el Organismo Operativo de Tránsito de las terminales de cada ciudad.

Las salidas totales de pasajeros vía transporte público automotor, por departamento, para el año 2000 se detallan en el Cuadro 4:

Cuadro 4.-

Transporte Público Automotor: Salidas de Pasajeros Total
Año 2000

DEPARTAMENTO	No. Pasajeros	En %
La Paz	3,737,046	31%
Cochabamba	2,366,997	20%
Santa Cruz	1,311,749	11%
Chuquisaca	889,167	7%
Oruro	2,129,083	18%
Potosí	533,970	4%
Tarija	894,652	7%
Beni	211,592	2%
TOTAL	12,074,256	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), 2001

3.2.3. Transporte Internacional de Pasajeros

En términos de número de pasajeros por año, la demanda de transporte internacional de pasajeros es significativamente menor que las demandas interprovincial e interdepartamental. La salida total de pasajeros vía carretera para 1999, entre nacionales y extranjeros, asciende 133,310 pasajeros y las llegadas a 132,206 pasajeros⁸.

Los puestos fronterizos donde se concentra el tránsito de pasajeros que viajan por vía carretera, por orden de importancia en número de pasajeros (llegadas y salidas agregadas), para el año 1999, son: Copacabana, Desaguadero, Puerto Suarez, Villazón, Tambo Quemado, Guayaramerin, Yacuiba, Bermejo, Pisiga, Avaroa/Ollague, Cobija y Charaña. La estructura y número de pasajeros se muestra en el cuadro cinco:

⁸ Instituto Nacional de Estadística (INE), "Anuario Estadístico 1999", La Paz – Bolivia, 2000

Cuadro 5.-

Transporte Internacional de Pasajeros: Salidas y Llegadas de Pasajeros
Año 1999

	Salida	En %	Llegada	En %
Copacabana / Kasani	24,638	18%	21,996	17%
Desaguadero	22,925	17%	20,605	16%
Puerto Suarez	13,564	10%	13,918	11%
Tambo Quemado	12,879	10%	11,713	9%
Villazón	11,937	9%	14,255	11%
Guayaramerin	11,809	9%	10,645	8%
Yacuiba	10,652	8%	7,585	6%
Bermejo	8,430	6%	8,269	6%
Avaroa / Ollague	5,948	4%	6,893	5%
Pisiga	4,922	4%	10,916	8%
Cobija	4,363	3%	3,796	3%
Charaña	1,243	1%	1,615	1%
Total	133,310	100%	132,206	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

No existen datos sobre los puestos fronterizos de San Matías y Puerto Acosta para el año 1999, sin embargo en 1997 estos agregados registraron llegadas y salidas de pasajeros equivalentes a 4,247 y 3,495, respectivamente. El Anexo 17 muestra las salidas internacionales desde algunas terminales importantes y los Anexos 18 y 19 muestran las salidas y llegadas de pasajeros, por puesto fronterizo y tipo de viajero para el periodo 1990-99, respectivamente.

El flujo de pasajeros extranjeros que cruzan nuestras fronteras por vía carretera (entradas y salidas) es relativamente mayor al número de pasajeros nacionales. Para 1999 el flujo de extranjeros era de 172,357, representando un 61 y 69% de las salidas y llegadas, respectivamente.

Cuadro 6.-

Transporte Internacional de Pasajeros: Salidas y Llegadas Según Tipo de Viajero
Año 1999

	Salida	En %	Llegada	En %
Nacionales	51,904	39%	41,255	31%
Extranjeros	81,406	61%	90,951	69%
Total	133,310	100%	132,206	100%

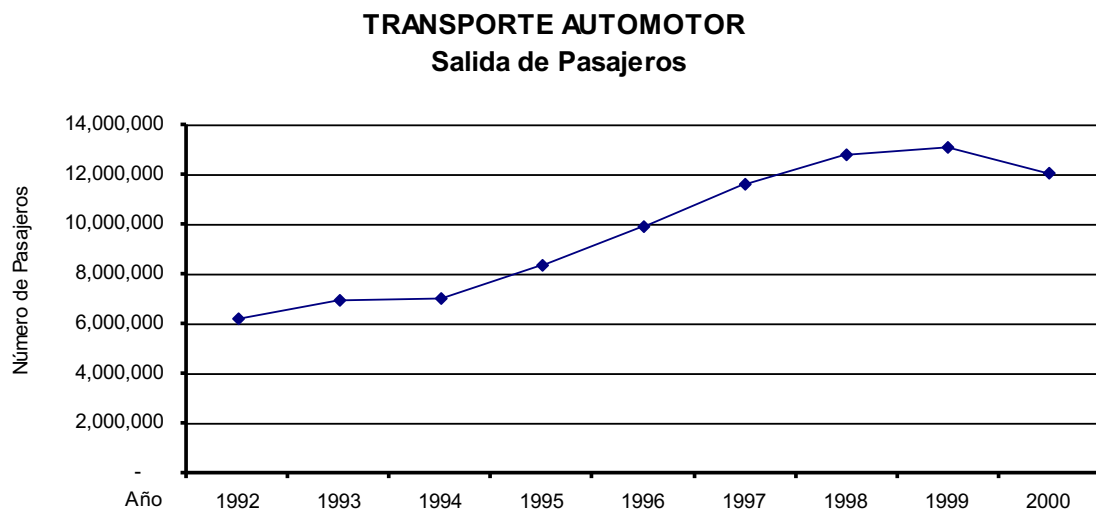
Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

3.3. Evolución y Proyecciones de la Demanda.

El crecimiento promedio anual de la demanda de transporte automotor de larga distancia para el periodo 1992-2000 fue de 7.7%. En estos nueve años los índices de crecimiento no muestran un comportamiento estable; entre el periodo 1995-1997 se observan tasas de crecimiento mayores al 17% anual, mientras que en los años 1994 y 1999 las tasas son menores al 2%. Por otra parte, la tasa de crecimiento para el año 2000 es negativa con una tasa de -7.8%.

El siguiente gráfico demuestra la evolución de la demanda, en cantidad de pasajeros por año, para el periodo 1992-2000:

Gráfico 2.-



Se puede observar que la relación entre el crecimiento de la economía y el crecimiento de la demanda del sector están positivamente correlacionados, así, se estima que el crecimiento de la demanda para el año 2001 será significativamente menor al crecimiento promedio de la última década que estuvo por encima del 7%, sin embargo, se espera que la tendencia a un crecimiento negativo de la demanda demostrada en el año 2000 se revierta.

Así, suponiendo que se dé un crecimiento moderado de la economía (crecimiento del Producto Interno Bruto) para el 2001 y que se cumplan los programas de inversión y mantenimiento de carreteras programados para este periodo, se estima que el crecimiento del sector estaría por encima del 1% para el año 2001.

4. LA OFERTA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LARGA DISTANCIA.

El siguiente capítulo se centra en la estructura, las características y prácticas de la oferta de transporte automotor de pasajeros de larga distancia. Sin embargo, para tener un mejor conocimiento del mercado en forma global, es importante analizar algunos factores importantes de la oferta de los servicios sustitutos y/o complementarios; ferroviario, fluvial y aéreo.

4.1. Oferta Global de Transporte de Pasajeros de Larga Distancia.

La oferta de servicios de transporte de pasajeros de larga distancia se da en cuatro sectores, el automotor y ferroviario por vía terrestre, el fluvial y lacustre, y el aéreo. La oferta de estos servicios responde a la existencia de infraestructura física que permite brindar el servicio. En este sentido, el transporte aéreo formal se limita al servicio interdepartamental entre capitales de departamento que cuentan con aeropuertos, el transporte ferroviario a localidades que cuentan con vías férreas en la vecindad, y el fluvial/lacustre a localidades con ríos y lagos con puertos existentes.

El servicio de transporte aéreo de larga distancia, es ofertado por empresas nacionales e internacionales. Las ciudades capitales y principales ciudades secundarias del país, que tienen la infraestructura aeroportuaria necesaria para el transporte regular, cuentan con 5 empresas como operadores regulares; Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), AEROSUR, AEROSUR Express, SAVE SRL y Amazonas. Para el transporte aéreo no regular la oferta se extiende a través de todo el territorio nacional a través de 37 operadores privados que prestan servicios de taxi aéreo y otros.

En el caso de tramos internacionales, son siete las empresas encargadas de ofertar este servicio en el país; el LAB que opera en rutas para América Latina y del Norte y otras seis empresas operan en Norte América, Europa y América Latina. En este mismo ámbito, también es posible identificar a 17 empresas aéreas internacionales que ofrecen sus servicios a través de agentes y representaciones generales⁹.

En cuanto a oferta de servicios ferroviarios, operan en el país dos empresas, la Empresa Ferroviaria Oriental (FCO) y la Empresa Ferroviaria Andina (FCA) quienes cubren la Red Oriental y la Red Andina, respectivamente. La longitud de la Red Oriental es de 1.369 Km. y abarca las rutas de Santa Cruz - Montero, Santa Cruz-Yacuiba y Santa Cruz-Puerto Quijarro. La Red Andina se extiende a través de La Paz-Oruro-Uyuni-Tupiza-Villazón, El Alto-Guaqui,

⁹ Superintendencia General: Sistema de Regulación Sectorial, "La Regulación Sectorial en Bolivia: 1998", SIRESE, La Paz - Bolivia, 1998

Viacha–Charaña, Uyuni–Avaroa, Oruro–Cochabamba–Aiquile (en proceso de devolución de bienes del Estado conforme al contrato de licencia), Machacamarca–Uncía, y Río Mulato–Potosí–Sucre–Tarabuco, y tiene una longitud de 2.261 Km.

El servicio de transporte de pasajeros se da únicamente en algunos de los tramos mencionados, los más importantes constituyen, Santa Cruz–Yacuiba y Santa Cruz–Puerto Quijarro para la Red Oriental, y los tramos Oruro - Villazón y Oruro – Avaroa para la Red Andina. Para el tramo Santa Cruz–Puerto Quijarro no existen medios alternativos de transporte de pasajeros, por tanto las tarifas del transporte de pasajeros están sujetas a toques máximos fijados por la Superintendencia de Transportes.

La capacidad instalada de las empresas ferroviarias asciende a 53 locomotoras, donde la empresa FCO cuenta con un total de 23 locomotoras y la empresa FCA con 30 locomotoras. Debe notarse que la importancia del transporte ferroviario radica especialmente en el transporte de carga y no de pasajeros.

La oferta de transporte fluvial y lacustre es, en su mayoría, de carácter informal, existe poca información con respecto a la estructura de la oferta y a las características de sus operadores. En cuanto a la disponibilidad de puertos para este servicio, se pueden mencionar los de Riberalta, Vaca Diez, Sócrates, Vargas, Copacabana y Quijarro como los más importantes en la actualidad. A éstos se suman los de Guayaramerín, Santa Ana de Yacuma, Circuito de Trinidad, Boca del Chapare, puerto Villarroel, puerto Salinas y Madre de Dios.

4.2. Oferta de Transporte Automotor de Pasajeros de Larga Distancia.

Al igual que en la demanda, en la oferta, es fundamental diferenciar entre los tres tipos de servicios de transporte automotor de pasajeros de larga distancia que se prestan: interprovincial, interdepartamental, e internacional.

Existe una marcada diferencia entre las empresas y agrupaciones que prestan los servicios públicos de transporte de larga distancia: el transporte interprovincial es de carácter informal en todos los aspectos que lo componen, el transporte interdepartamental tiende a ser formal en sus prácticas y funcionamiento, sin embargo sus estructuras legales y de organización presentan elevados grados de informalidad, y finalmente, el transporte internacional que está compuesto en su totalidad por empresas con estructuras, prácticas y normas preestablecidas.

4.2.1. Transporte Interprovincial de Pasajeros

La oferta de servicios de transporte entre centros urbanos y provincias del mismo departamento se da de diferentes formas, en general no son servicios formales, no tienen estructuras explícitas, y en la práctica carecen de regulación. El alto nivel de informalidad en este sector puede ser observado en las prácticas cotidianas y en las formas de funcionamiento, organización y manejo del servicio.

En primer lugar hay que notar que el servicio interprovincial cuenta con automotores de diferente tipo y capacidad para prestar el servicio, desde automóviles con capacidad para 4 pasajeros, pasando por minibuses y autobuses pequeños, hasta autobuses para 50 pasajeros. Asimismo, el estado de estos automotores es altamente variable, se pueden encontrar desde vehículos de 35 años de antigüedad, hasta modernos autobuses con aire acondicionado y calefacción.

La periodicidad o frecuencia de este servicio también es altamente variable, existen rutas que cuentan con horarios establecidos y un servicio periódico, mientras que otras rutas únicamente son ofertadas si existe un número mínimo de demanda establecido por cada conductor.

Otro factor que demuestra la informalidad de los servicios interprovinciales son los puntos de partida de estos automotores, ya algunos tramos se originan en las terminales de autobuses, pero en la mayoría de los casos la oferta se encuentra en determinadas "calles" o "plazuelas".

En la mayoría de los casos, los automotores que brindan el servicio interprovincial no son empresas u órganos constituidos, no cuentan con oficinas fijas y su funcionamiento es altamente variable en cuanto a seguridad y comodidad.

Para la gestión 2000 existían 954 vehículos registrados en el Viceministerio de Transporte para la oferta de servicios de transporte interprovincial. La gran mayoría de estos están registrados bajo la denominación de sindicatos, y un significativamente menor número como Empresas Unipersonales, Asociaciones de Transporte Libre (ATL), Cooperativas, Asociaciones y Empresas. Sin embargo, a través de las entrevistas de campo se evidencia que existe un elevado número de operadores de transporte de pasajeros interprovincial que no se encuentran registrados. El Anexo 23 presenta un listado completo de los operadores del transporte interprovincial registrados.

El cuadro a continuación presenta el número de automotores de transporte interprovincial por tipo de organización:

Cuadro 7.-

Transporte Interprovincial:

Número de automotores por tipo de organización.

Año 2000

	Número	En %
SINDICATO	715	75%
UNIPERSONAL	87	9%
ASOCIACION	54	6%
COOPERATIVA	35	4%
A.T.L.	33	3%
EMPRESA	30	3%
Total	954	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil.

Solamente existe información estadística sobre el número de salida autobuses de las terminales de La Paz, Santa Cruz y Tarija; en las rutas La Paz – Inquisivi, La Paz – Desaguadero, donde se registraron 628 salidas de autobuses para el año 2000, Sta.Cruz - Valle Grande, Sta. Cruz – Camiri, Sta. Cruz – Comarapa 2,646 salidas de autobuses y, Tarija - Bermejo, Tarija – Yacuiba, Tarija - Villa Montes 6,088 salidas de autobuses para el mismo periodo. Ver Anexo 20.

4.2.2. Transporte Interdepartamental de Pasajeros

La oferta de transporte automotor interdepartamental tiene mayor formalidad que la interprovincial. Sin embargo, esta formalidad se da únicamente en los ámbitos de funcionamiento y organización, ya que en su estructura legal el transporte interdepartamental es similar al interprovincial, estando compuesto por Sindicatos en su mayoría, y menor medida por Empresas Unipersonales, Asociaciones de Transporte Libre (ATL), Asociaciones y Empresas.

El número de vehículos registrados para ofertar servicios de transporte de pasajeros interdepartamental es mayor al interprovincial y mucho mayor al internacional, para la gestión 2000 existían 1,197 vehículos registrados en el Viceministerio de Transporte para la oferta de servicios de transporte interdepartamental. El Anexo 24 presenta un listado completo de los operadores del transporte interdepartamental.

El cuadro a continuación demuestra el número de automotores registrados para ofertar el servicio interdepartamental:

Cuadro 8.-

Transporte Interdepartamental:

Número de automotores.

Año 2000

	Número	En %
SINDICATO	937	78.3%
EMPRESA	126	10.5%
A.T.L.	86	7.2%
UNIPERSONAL	45	3.8%
ASOCIACION	3	0.3%
Total	1197	100.0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil.

Se esperaría que las frecuencias más importantes de oferta respondan a la estructura de la demanda, y por tanto se encuentre una relación similar con respecto a su importancia, sin embargo, el número de salidas de autobuses demuestra que el orden de importancia con respecto a la oferta tiene importantes diferencias. Es decir, el factor de ocupación es significativamente menor para algunas rutas, ya que existen mayores salidas de autobuses para rutas que no son las que tienen el mayor número de pasajeros. Esto se debe principalmente a que existen muchos operadores en algunas rutas interdepartamentales, como por ejemplo el tramo La Paz – Oruro – La Paz.

Las rutas que presentaron una oferta mayor a 20,000 autobuses para el año 2000 (número de salidas), en orden de importancia son: La Paz - Oruro (24,497 buses/año), Cochabamba - Santa Cruz (22,869 buses/año) y Cochabamba - La Paz (22,278 buses/año).

Otras importantes rutas, que presentan una salida de mayor a 10,000 autobuses para el año 2000, son: Cbba. – Oruro, 17,718; La Paz – Cochabamba, 19,901; Oruro - La Paz, 14,638; y Sta. Cruz – Cochabamba 17,737 ¹⁰. El Anexo 21 presenta el número de salidas de autobuses mensual para 36 importantes rutas interdepartamentales del país en el año 2000.

¹⁰ Información proporcionada por el Organismo Operativo de Tránsito de las terminales de cada ciudad

4.2.3. Transporte Internacional de Pasajeros

La oferta de transporte automotor internacional se da en dos ámbitos, empresas nacionales y empresas extranjeras. En este servicio no se observan otros tipos de estructura legal ya que los requisitos del Viceministerio de Transportes para otorgar la licencia de operaciones establecen que estas deberán ser empresas legalmente constituidas.

Además de los requisitos impuestos por el Viceministerio de Transportes, un importante factor que incentiva a que los operadores de este servicio sean empresas legalmente constituidas es la ley tributaria, que no incluye el transporte internacional entre los sujetos del Sistema Tributario Integrado. Así, el incentivo tributario que induce a que el transporte interprovincial e interdepartamental este constituido en su gran mayoría por "personas naturales propietarias de automotores" no influye en el transporte automotor internacional.

Para el año 2000 se registraron 7 empresas nacionales y 21 extranjeras para la oferta de servicios de transporte internacional de pasajeros. El número de vehículos registrados por las empresas nacionales, en este mismo periodo, fue de 37 autobuses. Las empresas extranjeras, que mantienen sus flotas de autobuses en sus respectivos países, están compuestas por 3 con sede en la Argentina, 10 en Chile, 4 en Perú, 1 en Brasil, 2 en Paraguay y 1 en el Uruguay. Ver Anexos 25 y 26.

Los tramos más importantes ofertados por estas empresas incluyen destinos a Chile, donde Arica e Iquique son los más importantes, a Corumbá y otros destinos importantes del Brasil, Asunción, y varios destinos de la frontera Argentina y Peruana con Bolivia. Todos estos destinos incluyen conexiones hacia los grandes centros urbanos de estos países como ser: San Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires, Santiago y Lima. El Anexo 22 muestra el número de salidas de autobuses de transporte internacional para algunas terminales representativas.

4.3. Diagnóstico de la Oferta.

Para conocer como es la estructura de la oferta es importante analizar las prácticas de organización de las empresas y sindicatos que prestan los servicios de transporte automotor de larga distancia, sus formas de funcionamiento, sus estructuras de costos y sus políticas de operación. Dada la falta de información en la oferta de transporte interprovincial, el análisis a continuación se centra en la oferta de transporte interdepartamental e internacional, sin embargo, las prácticas, estructuras y políticas son similares en el mercado de transporte interprovincial.

4.3.1. Estructura de la Oferta

En la actualidad existen pocas empresas legalmente constituidas que prestan servicios de transporte interdepartamental, la mayoría de las "organizaciones" son agrupaciones de transportistas propietarios de autobuses que prestan este servicio. La gran mayoría funciona bajo un nombre específico que aglomera a un "grupo de choferes", sin embargo, la estructura legal es de "personas naturales propietarias de vehículos automotores". Esto se debe principalmente al los incentivos tributarios que penalizan a empresas constituidas y favorecen a propietarios de dos autobuses o menos. En el capítulo 8 se analiza en detalle el régimen tributario, los incentivos y la problemática que este presenta.

En el caso del transporte automotor internacional la oferta está compuesta únicamente de empresas que brindan el servicio, estas empresas pueden ser unipersonales, sociedades de responsabilidad limitada o sociedades anónimas.

El cuadro a continuación presenta la estructura de la oferta del transporte de pasajeros interdepartamental, interprovincial e internacional, respecto al número de Grupos Sindicales, Empresas Unipersonales, Asociaciones de Transporte Libre (ATL), Asociaciones, Cooperativas y Empresas, registrados para el año 2000:

Cuadro 9.-

Estructura de la Oferta, Año 2000.

	Departam.	Provincial	Internac.	TOTAL	En %
SINDICATO	80	50	-	130	40%
EMP. UNIPERSONAL	40	80	-	120	36%
EMPRESA	22	8	7	37	11%
A.T.L.	8	4	-	12	4%
ASOCIACION	1	5	-	6	2%
EMP. EXTRANJERA	-	-	21	21	6%
COOPERATIVA	-	3	-	3	1%
TOTAL	151	150	28	329	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil

4.3.2. Organización y Funcionamiento de la Oferta

Debido a que la estructura de la oferta del transporte automotor de larga distancia presenta una amplia gama de operadores que prestan estos servicios, las formas de organización, administración y funcionamiento de la oferta también presentan importantes variaciones entre si. Para el año 2000 el 82% de la oferta estaba conformada por operadores independientes (grupos sindicales, asociaciones, cooperativas y empresas unipersonales). En

este sentido, es necesario analizar cada uno de los modelos de organización y funcionamiento por separado.

Se destacan tres modelos de ejercicio: 1) Agrupaciones; que incluyen, Sindicatos o Grupos Sindicales, Asociaciones de Transporte Libre (ATL's), Asociaciones y Cooperativas. 2) Empresas; que incluyen Empresas Unipersonales, Sociedades de Responsabilidad Limitada (SRL's) y Empresas de Sociedad Anónima (SA's). y 3) Empresas Extranjeras.

4.3.2.1. Agrupaciones.-

Existe poca diferencia en los modelos de organización y funcionamiento entre, Grupos Sindicales, Asociaciones (ATL's y otras) y Cooperativas. Es mas, en algunos casos existe más similitud entre una Asociación y un Grupo Sindical que entre dos Grupos Sindicales. Así, el análisis a continuación se refiere a estos como "agrupaciones".

Las agrupaciones están conformadas por empresarios que son propietarios de uno o dos autobuses de transporte público, el número de afiliados es determinado por cada agrupación, así, existen grupos desde 2 miembros hasta grupos conformados por 68 afiliados.

Las formas de organización y funcionamiento de estos grupos sindicales son determinadas por los afiliados de cada grupo, y por tanto se puede observar distintas maneras de administración.

La administración de algunos grupos sindicales es una actividad rotativa entre los socios de manera semestral o anual. El socio al que "tocó" la administración debe encargarse de la venta de pasajes y el pago de obligaciones como ser alquiler, peajes, teléfono, electricidad, etc. Los socios aportan entre el 5% y 10% de sus ingresos por concepto de venta de pasajes para cubrir estos gastos de administración, sin embargo, cuando el porcentaje aportado no es suficiente para el pago de las obligaciones, la diferencia es prorrateada entre los socios que realizan aportes adicionales.

Otra modalidad común para seleccionar al representante (socio) que lleva a cabo las funciones de administración es a través de su antigüedad en el grupo sindical. Estas personas elegidas también poseen un máximo de dos autobuses pero tienen un mayor poder de decisión sobre aspectos que conciernen a la organización, contratación de personal administrativo.

Las prácticas para financiar los costos de administración también varían, en algunos casos no existen aportes porcentuales establecidos, más bien el encargado de la administración es quien realiza la contabilidad de los gastos de operación, (alquileres, peajes, teléfono, etc.) y al finalizar cada mes calcula el monto a ser aportado por cada socio.

En la mayoría de los casos el orden de partida de los autobuses, que es de suma importancia para los conductores, ya que define quien presta el servicio y a que hora, es un proceso consensual entre los miembros de los grupos sindicales.

4.3.2.2. Empresas.-

Existen tres tipos de empresas que prestan servicios de transporte de pasajeros de larga distancia: Empresas Unipersonales, Sociedades de Responsabilidad Limitada y Empresas de Sociedad Anónima.

Por lo general éstas cuentan con una oficina central en alguna ciudad capital de departamento, donde se encuentra el personal administrativo y la gerencia. En algunos casos los gastos de administración son cubiertos por esta oficina central, mientras que en otros cada regional es responsable de sus propios gastos. Algunas llevan un sistema de contabilidad centralizado en su totalidad, mientras que otras llevan la contabilidad por oficina regional que consolidan cada mes u año.

En la mayoría de los casos los conductores de autobús trabajan bajo contrato, donde los esquemas de contratación varían entre largo y corto plazo. Los ingresos por concepto de venta de pasajes son enteramente de propiedad de la empresa. La remuneración de los conductores es generalmente fija y pagada de manera mensual, sin embargo existen sistemas de remuneración variable y sistemas que incluyen bonos de producción. Comúnmente existen reuniones del personal administrativo y conductores en las oficinas centrales para discutir aspectos operativos.

Por lo general la salida de vehículos es determinada de acuerdo al orden de llegada, donde el primero en llegar será el primero en partir al siguiente horario.

4.3.2.3. Empresas Extranjeras.-

La administración de las empresas internacionales por lo general se encuentra centralizada en sus países de origen. Desde su oficina central se destina un monto mensual para cubrir los gastos de las agencias localizadas en el país. La totalidad de los vehículos pertenecen a

las empresas que contratan encargados para el manejo de las agencias y también para representar a la empresa en las reuniones realizadas por los sindicatos nacionales.

Los encargados o administradores de las agencias de representación de empresas extranjeras son remunerados generalmente bajo dos modalidades; por comisión, que consta de un porcentaje de los ingresos brutos generados y por salario fijo, donde la casa matriz establece un honorario determinado mensual.

Las rutas y otras obligaciones son establecidas mediante convenios internacionales de reciprocidad entre ambos países. En la mayoría de los casos la totalidad de la tripulación es de nacionalidad extranjera que radican en sus respectivos países, en promedio el periodo de estadía de estos conductores en Bolivia es de una noche por cada viaje realizado.

4.3.3. Estructura de Costos y Beneficios

Algunas empresas y agrupaciones del ramo han expresado su interés en que se fijen tarifas mínimas ya que esto les ayudaría a establecer cierta estabilidad en su estructura financiera que indican es actualmente deficitaria. En este sentido es crucial analizar las estructuras de costos y beneficios de este mercado.

El siguiente análisis de flujo de caja se origina en la estructura de ingresos y egresos de una empresa representativa del ramo que tiene oficinas regionales en 6 departamentos del país, La Paz, Santa Cruz, Cochabamba, Oruro, Sucre y Potosí. En base a estados de flujo de caja mensuales para el año 2000, se seleccionaron tres meses tipo, donde el Mes Tipo A representa un mes de poca demanda, el Mes Tipo B un mes promedio y el Mes Tipo C un mes de alta demanda que incluye días festivos.

Los estados de flujo de caja estudiados, para cada mes tipo, incluyen los flujos de caja de cada una de las 6 oficinas regionales mencionadas. Cada oficina regional tiene un determinado número de autobuses y de salidas observadas para cada mes. Así, el análisis agrega los flujos de cada una de las seis oficinas regionales para cada mes tipo.

La estructura de ingresos está compuesta por pasajes, encomiendas y cobros por excesos de equipaje. La estructura de egresos está compuesta por gastos fijos, que incluyen: mantenimiento, pago de letras bancarias por la compra de autobuses, costos de seguros e impuestos y, por gastos variables que incluyen gastos por: peajes, viáticos, imprenta, diesel, alquileres, luz, agua, teléfonos, salarios, bonos de producción y otros gastos. Ver Anexo 27.

Los resultados del análisis demuestran una alta variabilidad entre meses tipo, donde la empresa registra pérdidas en meses de baja demanda, en meses normales se mantiene cercana al punto de equilibrio y en meses de alta demanda registra ingresos netos. El cuadro 10 demuestra los resultados del análisis:

Cuadro 10.-
Estructura de Costos y Beneficios por Mes Tipo.
 En Dólares Americanos Corrientes del año 2000

	Mes TIPO A	Mes TIPO B	Mes TIPO C
Número de Autobuses	12	15	17
Número de Salidas	518	705	757
Ingresos			
Pasajes	74,757	111,229	172,832
Encomiendas y Excesos	27,411	30,865	41,242
Total Ingresos	102,168	142,094	214,074
Egresos			
Gastos Fijos	62,680	67,936	69,618
Gastos Variables	57,097	73,233	82,727
Total Egresos	119,777	141,170	152,344
Flujo de Caja Neto	-17,609	924	61,730

En base a los resultados observados se puede concluir que las empresas del sector compensan las pérdidas de los meses de baja demanda con los de alta demanda. Esto corrobora las afirmaciones de empresas y sindicatos del sector que aseguran que parte del año operan a pérdida.

Utilizando los mismos estados de flujo de caja, por oficina regional y por tipo de mes, se elabora el siguiente análisis, donde se investiga cual es la relación de flujos de caja positivos y negativos para cada oficina regional. Para la elaboración de este análisis se utiliza un mes "promedio", que surge del promedio ponderado de un año donde se estima que existen seis meses tipo A, cuatro meses tipo B y dos tipo C.

Este segundo análisis de la estructura de costos por oficina regional para la misma empresa representativa del ramo, nos muestra que existen regionales que operan demostrando pérdidas y otras que perciben ingresos netos. Ver Anexo 28. Estos resultados no deben ser mal interpretados para concluir que algunas regionales son rentables y otras no, per se. Es decir, el hecho que para el año 2000, para esta empresa, la regional de Potosí haya

representado flujos de caja negativos no quiere decir una regional en esta localidad sea un mal negocio.

Sin embargo, es posible concluir nuevamente, que la forma de operar de la mayoría de las empresas y agrupaciones del sector consiste en compensar las pérdidas de algunas rutas u oficinas regionales con los ingresos de otras rutas o localidades más rentables en promedio.

Cuadro 11.-

Estructura de Costos y Beneficios por Oficina Regional (Mes Promedio)

En Dólares Americanos Corrientes del año 2000

	Regional La Paz	Regional Oruro	Regional Cocha.	Regional Santa Cruz	Regional Potosí	Regional Sucre
Número de Autobuses	8	1	2	2	2	1
Número de Salidas Promedio	308	119	71	50	45	29
Ingresos						
Pasajes	50,307	9,351	10,087	15,021	8,546	9,810
Encomiendas y Excesos	16,176	2,634	2,357	5,445	2,240	1,907
Total Ingresos	66,482	11,985	12,443	20,466	10,786	11,717
Egresos						
Gastos Fijos	33,268	6,001	7,212	8,240	6,427	4,122
Gastos Variables	32,844	6,292	6,662	10,378	6,015	4,367
Total Egresos	66,112	12,293	13,874	18,618	12,441	8,489
Flujo de Caja Neto	370	-308	-1,431	1,848	-1,656	3,227

4.3.4. Análisis Financiero

Si bien los análisis de las estructuras de costos y beneficios del sector anteriores confirman de cierta manera las preocupaciones del sector con relación a márgenes de utilidad muy bajos y/o negativos (dadas las pérdidas observadas en algunos meses del año y a lo largo del año el algunas regionales), es imposible determinar la rentabilidad promedio sin tomar en cuenta los promedios anuales a lo largo del tiempo y el costo de oportunidad del capital invertido. Con este propósito, el análisis presentado a continuación evalúa la factibilidad financiera de un proyecto tipo de transporte interdepartamental.

La metodología de evaluación consiste en proyectar los flujos de caja netos de un proyecto con estimaciones de ingresos y egresos, para un periodo de tiempo determinado, tomando en cuenta el financiamiento y los efectos de la inflación. La factibilidad del proyecto se verá reflejada en los resultados financieros del proyecto descontados a una tasa de descuento que refleja el costo de oportunidad del capital invertido.

El análisis financiero estudia el proyecto desde dos puntos de vista alternativos, el punto de vista del propietario del proyecto y el punto de vista de la Inversión Total. La principal diferencia entre estos dos puntos de vista consiste en el financiamiento, desde el primer enfoque se incluye el financiamiento, es decir, se incluye el desembolso del préstamo como un ingreso en el flujo de caja y se incluyen las amortizaciones y los pagos por concepto de intereses en los como egresos en el flujo de caja.

El análisis desde el punto de vista de la Inversión Total evalúa el proyecto sin financiamiento, es decir se observa la factibilidad del proyecto asumiendo que existen aportes de capital que cubren la inversión en su totalidad. Este punto de vista es importante para observar el proyecto "como tal" sin que las ventajas o desventajas del financiamiento (especialmente tasas de interés del préstamo) introduzcan un sesgo respecto a los resultados esperados. A menudo se conoce este punto de vista como el del "Banquero", ya que se espera que el ente financiero o Banco esté interesado en ver como es el proyecto, para así tomar la decisión si el proyecto es sujeto a crédito y a que tasa de interés, sin tomar en cuenta estas variables en la evaluación.

El modelo de evaluación se basa en los siguientes supuestos:

- Ingresos: los ingresos se componen de Pasajes, Encomiendas y Excesos de Equipaje. Están proyectados en base a los ingresos observados para una empresa representativa del ramo que presta servicios de transporte interdepartamental de pasajeros en La Paz, Santa Cruz, Cochabamba, Oruro, Sucre y Potosí.
- Egresos: existen dos grandes grupos de egresos, los generales y los específicos; los generales incluyen mantenimiento, amortización e intereses y seguros; los específicos, impuestos peaje por salida y viáticos, imprenta, diesel, alquileres, teléfonos, luz, agua, sueldos, bonos, y otros gastos. Con excepción de las amortizaciones y pago de intereses ambos están proyectados en base a los gastos observados de la empresa representativa del ramo mencionada. Debe notarse que los registros contables de la empresa los clasifican en forma errónea, como gastos fijos y variables, respectivamente.
- Inversiones: Las inversiones consisten en la compra de 15 autobuses de capacidad promedio 48 pasajeros. Con una tendencia conservadora se asume que la vida útil de estos activos es de diez años y que el valor de liquidación al final del proyecto es cero.
- Financiamiento: Se supone que existe un financiamiento bancario en Dólares Americanos equivalente al 70% del valor de las inversiones, con un periodo de repago de 4 años a una tasa de interés nominal del 14% anual.

- Variables Macroeconómicas: Tipo de cambio real = 6.5 Bs. por \$US Inflación anual promedio en Bolivia = 6% anual, inflación promedio EEUU = 2% anual.
- Tasas de Descuento: Costo de oportunidad del capital en Bs. = 18.5% , en \$US = 14%.

Los resultados del análisis de factibilidad financiero demuestran que el proyecto es rentable desde ambos puntos de vista, con un valor actual neto de 632,728 \$US (4,112,732 Bs.) para el punto de vista del inversionista o la empresa de transporte y, con un valor actual neto de 527,208 \$US (3,426,854 Bs.) desde el punto de vista del proyecto como tal o de la Inversión Total. Es decir, después de que el proyecto recupera el valor de la inversión, incluido el costo de oportunidad del capital invertido, la ganancia neta que obtendría durante los 12 años del proyecto es mayor a los 500 mil dólares americanos. Ver Anexo 29.

Debido a que actualmente el sector, en su gran mayoría, opera bajo un sistema impositivo preferencial (STI), se elaboró un análisis financiero alternativo bajo el supuesto que se elimine el STI y se incorpore al proyecto tipo en el régimen tributario general. Este escenario alternativo supone que el sector es sujeto de los impuestos al valor agregado (IVA), a las transacciones (IT) y a las utilidades de las empresas (IUE). Con fines de obtener un estimado conservador y debido a que el IUE es considerado como pago a cuenta del IT, se asume que el proyecto únicamente cancela un monto equivalente al IT.

Los resultados del análisis alternativo demuestran que el proyecto continúa siendo viable, pero los niveles de rentabilidad disminuyen significativamente, con un valor actual neto de 147,684 \$US (959,944 Bs.) para el punto de vista del inversionista y, con un valor actual neto de 42,164 \$US (274,066 Bs.) desde el punto de vista de Inversión Total. En términos de rentabilidad, desde el punto de vista de la inversión como tal, el proyecto apenas obtendría un 0.5% de retorno marginal sobre el costo de oportunidad de los fondos. En este sentido y tomando en cuenta los riesgos inherentes de un proyecto, éste se torna poco atractivo. Ver Anexo 29, página 8.

El análisis financiero demuestra que bajo los supuestos mencionados un proyecto de servicios de transporte interdepartamental de pasajeros es rentable, sin embargo, es fundamental preguntarse si el resultado es similar cuando los supuestos varían dentro de rangos probables. En este sentido, se lleva a cabo un análisis de riesgo del proyecto bajo las reglas de juego actuales, con un sistema tributario integrado, para observar las probabilidades de ganancia o pérdida.

4.3.5. Análisis de Riesgo

La metodología de análisis de riesgo empleada se basa en el método de simulación Monte-Carlo, donde se selecciona un número de variables críticas para el proyecto, se determinan sus probables rangos de variabilidad y a través de una simulación probabilística se determinan los niveles de riesgo del proyecto. Este tipo de análisis permite determinar cuáles son las probabilidades de que los resultados hallados en el análisis financiero, con los supuestos determinísticos, sean similares a los que se podrían obtener efectivamente en el proyecto.

Para el caso en estudio se seleccionaron como variables de riesgo los ingresos por pasajes, el costo de mantenimiento, diesel y salarios. Las distribuciones probabilísticas, desviaciones estándar y límites de rango de cada variable de riesgo se muestran en el Anexo 30.

Los resultados del análisis de riesgo demuestran que un proyecto tipo de transporte interdepartamental de pasajeros tiene un relativo componente de riesgo. El promedio del VAN desde el punto de vista de la Inversión Total, después de efectuar 1,000 simulaciones, es equivalente a 464,490 \$US. Es decir, si se llevara a cabo el proyecto 1,000 veces y las variables se movieran dentro de los rangos determinados, en promedio, el VAN se mantendría alrededor de 460 mil dólares.

En términos de perspectivas de riesgo, sobre la base de las mismas 1,000 observaciones, existe una probabilidad del 74.6% de que el VAN sea positivo. En este sentido se puede concluir que, en promedio, existe una probabilidad de 25% que un proyecto de transporte de larga distancia de pasajeros no sea rentable en términos financieros. Debe notarse que la determinación si este indicador de probabilidad de pérdida es alto o no depende de la aversión al riesgo de cada inversionista, sin embargo, en términos generales es un proyecto altamente riesgoso.

4.3.6. Parque Automotor

La oferta de transporte de pasajeros de larga distancia cuenta con un extenso parque automotor, para el año 2000 existía un total de 2188 vehículos automotores registrados para brindar servicios públicos de transporte de larga distancia (954 para el servicio interprovincial, 1197 para el interdepartamental y 37 para el internacional)¹¹. Además de ser un extenso parque automotor por su número, es extenso en diversidad de tipo de autobuses que prestan el servicio.

El transporte interprovincial muestra un parque automotor compuesto por 26 marcas diferentes de vehículos registrados para el periodo 2000. Los autobuses más comunes para brindar este servicio son de marca Toyota, Nissan y Mercedes Benz, que representan un 69.9% del parque automotor interprovincial. El promedio de antigüedad del total de los automotores, reflejado por el año del modelo, es el año 1988, sin embargo, el rango es amplio; el vehículo más antiguo registrado para ofrecer este servicio en el año 2000 es un autobús marca International modelo 1946.

El parque automotor del transporte interdepartamental es similar al interprovincial en su extensión y variedad, estando compuesto por 1197 autobuses de 21 marcas diferentes. En este servicio las marcas más comunes son Mercedes Benz, Scania y Volvo que representan 82% del total. El promedio de antigüedad del total de automotores en este servicio es el modelo del año 1990. Aproximadamente 36% del total está compuesto por automotores de fabricación anterior a 1990, 31% por autobuses modelo 1990-1995, y 33% por autobuses modelo 1995 en adelante.

Las empresas que prestan servicios de transporte internacional demuestran la misma tendencia respecto a su preferencia por autobuses Mercedes Benz, Scania y Volvo, debido a que este sector está compuesto por empresas nacionales y extranjeras no existen registros estadísticos sobre la antigüedad de los automotores de este parque automotor.

Cuadro 12.-

Parque Automotor Nacional: Composición según tipo de vehículo
Año 2000

	Número	En %
M. BENZ	633	28.9%
TOYOTA	388	17.7%
SCANIA	370	16.9%
NISSAN	258	11.8%
VOLVO	203	9.3%
VOLKSWAGEN	81	3.7%
FIAT	36	1.6%
HINO	34	1.6%
CHEVROLET	29	1.3%
G.M.C.	18	0.8%
OTROS	138	6.3%
Total	2188	100.0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil.

¹¹ Los automotores registrados pertenecen a empresas nacionales, las empresas extranjeras registran sus automotores en sus respectivos países.

El Anexo 31 contiene una lista detallada de todas las marcas de automotores que componen el parque automotor para el transporte de pasajeros de larga distancia y el Anexo 36 presenta fotografías de automotores tipo que prestan estos servicios.

4.4. Evolución y Proyecciones de la Oferta.

No existen registros estadísticos relevantes sobre la evolución de la oferta para efectuar un análisis de su evolución, sin embargo, en la última década se ha observado un importante crecimiento de la oferta. Este fenómeno se observa en la alta competencia en el mercado, reflejada en una estructura de precios muy competitiva. Los principales factores que explican este fenómeno son: el importante crecimiento de la demanda del servicio en esta misma década y las facilidades de financiamiento que ofreció el sistema bancario para inversiones en el sector.

Como se observa en el análisis de la estructura y funcionamiento de la oferta, el crecimiento del sector fue de carácter informal y de alguna manera exagerado. En este sentido y bajo el supuesto que el sector se mantenga, en el corto plazo, con pocas medidas regulatorias y bajo un sistema tributario preferencial, se proyecta que la oferta se mantendrá constante en cuanto a número y estructura.

En el mediano y largo plazo se supone que La Ley de Transportes y el marco regulatorio del sector será establecido, y además, que se incorporará al sector al sistema tributario general. Bajo estos supuestos se proyecta una contracción del sector respecto al número de operadores independientes, un incremento en el número de empresas legalmente constituidas, una ligera mejora respecto a estándares de calidad y una substancial mejora respecto a estándares de seguridad. Dentro de estos mismos supuestos y dependiendo del crecimiento de la economía, de la rigurosidad en las normas de calidad y seguridad impuestas y, de la seriedad administrativa en el cobro de impuestos, se prevé un incremento en las tarifas de transporte de larga distancia de pasajeros.

5. ESTRUCTURA DE PRECIOS.

La estructura de precios del mercado transporte de pasajeros de larga distancia es determinada por la oferta y la demanda. Este mercado muestra una estructura de precios altamente competitiva ya que las barreras de entrada son significativamente bajas y los costos de inversión no son elevados con respecto a otros rubros.

5.1. Discriminación de Precios Cotidiana.

En el mercado de transporte carretero de larga distancia existe discriminación de precios por parte de las empresas y agrupaciones que ofrecen este servicio. El tipo de discriminación de precios que se observa es de tercer grado ya que se divide a los consumidores en grupos distintos (diferentes precios) según el tiempo (hora o día) de compra del pasaje¹².

La política de precios que prevalece es determinada por la demanda observada y por la "hora" de salida. El precio de un pasaje a cierto destino es establecido por la empresa, a medida que se observa que los espacios del autobús se van llenando los precios se van incrementando, cuando la hora establecida para la salida del autobús se acerca los precios llegan a un pico y comienzan a ser disminuidos hasta la partida del autobús.

Esta política de discriminación precios responde a dos conceptos económicos: costos de oportunidad y costos marginales muy bajos. Bajo el concepto de costo de oportunidad, los operadores tienen un incentivo a cobrar precios menores a personas que compran el pasaje cuando el autobús está vacío, es decir cuando el costo de oportunidad es bajo (ya que hay muchos espacios disponibles). Bajo este mismo concepto a medida que el autobús se va llenando el costo de oportunidad de un espacio incrementa y así, los precios.

Por otro lado, cuando falta poco tiempo para la partida del autobús el concepto de costo marginal muy bajo o cercano a cero opera. Pocos minutos antes de la hora programada para la salida del autobús, los espacios vacíos tienen un costo de oportunidad muy bajo y los costos marginales de aceptar un pasajero más son casi cero, por tanto el precio de los pasajes es "rematado" a través de voceadores. En este caso la práctica más común es comprar el pasaje en el ingreso al autobús y no en la oficina de venta de pasajes.

Debe notarse que existe otro incentivo adicional para el "remate" de pasajes a último momento, ya que algunas agrupaciones no cobran el "porcentaje de administración" descrito con anterioridad sobre las ventas efectuadas fuera de las oficinas de ventas de pasajes, considerando estos pasajes un ingreso "extra" para los conductores de los autobuses.

¹² La discriminación de precios en primer grado ocurre cuando el ofertante conoce la disposición a pagar de los consumidores y fija un precio diferente en relación a esta, la de segundo grado esta relacionada con la posibilidad de cobrar precios diferentes de acuerdo a la cantidad consumida, y la de tercer grado cuando se utiliza alguna característica para dividir a los consumidores en grupos distintos.

La siguiente tabla demuestra un ejemplo de la variación de precios en un día y hora tipo de una semana de Enero del año 2001.

Cuadro 13.-

Variación de Precios Cotidiana
Enero 2001

Departamento	Destino	Tarifas En Bs.	
		Mínima	Máxima
Cochabamba	La Paz	25	40
	Santa Cruz	20	40
	Oruro	15	25
La Paz	Cochabamba	20	40
	Sucre	50	80
	Oruro	12	25
Santa Cruz	Sucre	45	60
	Yacuiba	30	50
	Cochabamba	30	40
Tarija	Sucre	65	80
	Potosí	55	70
	Camargo	25	35

Fuente: Elaboración propia en base a datos recolectados en las terminales de autobuses de cada ciudad, 2001

5.2. Temporalidad del Mercado y Precios.

La cotidiana variación de precios en el mercado de transporte automotor de larga distancia demuestra que en ocasiones de mayor demanda los precios son incrementados. En este sentido, es importante estudiar los periodos en el tiempo donde se ven marcadas diferencias de precios, el siguiente análisis se concentra en diferencias con respecto a diferentes horas de salida en el día, a diferentes días de la semana, meses del año y finalmente, días festivos que presentan pronunciadas variaciones con respecto a los precios.

5.2.1. Variaciones de Precios Según Hora de Salida

La variación de los precios del transporte automotor de larga distancia con respecto a una hora diferente de partida en el día no son significativos. Después de analizar los precios de pasajes efectivamente cobrados para salidas por la mañana, durante la tarde y por la noche, sobre diferentes rutas; se puede concluir que los consumidores (pasajeros) no demuestran una tendencia predominante con respecto a la hora de salida.

En este sentido, la decisión de un pasajero de viajar por la mañana, la tarde o la noche, no afecta el precio que este deberá pagar por el pasaje. El Anexo 32 muestra un ejemplo del comportamiento de los precios con respecto a hora de salida y destino, para dos semanas representativas del mes de Junio del 2000, sobre las rutas de La Paz a Santa Cruz, Cochabamba, Potosí, Sucre y Oruro, de una empresa representativa del ramo.

5.2.2. Variaciones de Precios Según Día de Salida

La variación de los precios del transporte automotor de larga distancia con respecto a un día diferente de salida, dependiendo del lugar de salida y destino, demuestra variaciones menores, sin embargo no es posible identificar una tendencia general. Es decir, dependiendo de la ruta, existen días cuando la demanda es mayor y por ende los precios observados son mayores, sin embargo, no se puede identificar claramente un "día pico" de la semana donde los consumidores estén sujetos consistentemente a tarifas mayores.

Existe una tendencia muy moderada a una ligera elevación de los precios durante fines de semana, sin embargo, nuevamente, existen algunas rutas donde los días de mayor demanda (y mayores precios consecuentemente) son los días martes y jueves debido a ferias urbanas.

En este sentido, la decisión de un pasajero de viajar por en un día u otro de la semana, no afecta el precio que este deberá pagar por el pasaje significativamente. El Anexo 33 muestra un ejemplo de precios de pasajes efectivamente cobrados para diferentes días de la semana, para dos semanas de Junio del año 2000, sobre las rutas de La Paz a Santa Cruz, Cochabamba, Potosí, Sucre y Oruro, para una empresa representativa del ramo.

5.2.3. Variaciones de Precios Según Mes

La variación de los precios del mercado en estudio con respecto a diferentes meses de salida, muestra estacionalidad en la estructura de demanda y precios. Las temporadas de más demanda se dan en Diciembre, Enero, Julio y Agosto de cada año, ésta se considera la temporada "alta", en promedio dos de estos meses son de alta rentabilidad y dos de mediana rentabilidad, por otro lado, los meses de menor demanda se dan entre Marzo y Junio.

En este sentido, un pasajero que viaja en meses de temporada alta deberá pagar mayores precios. El Anexo 34 demuestra un ejemplo de precios de pasajes efectivamente cobrados

para un día tipo de cada mes del año 2000, sobre las rutas de La Paz a; Santa Cruz, Cochabamba, Potosí, Sucre y Oruro, para una empresa representativa del ramo.

5.2.4. Variaciones de Precios en Periodos Festivos

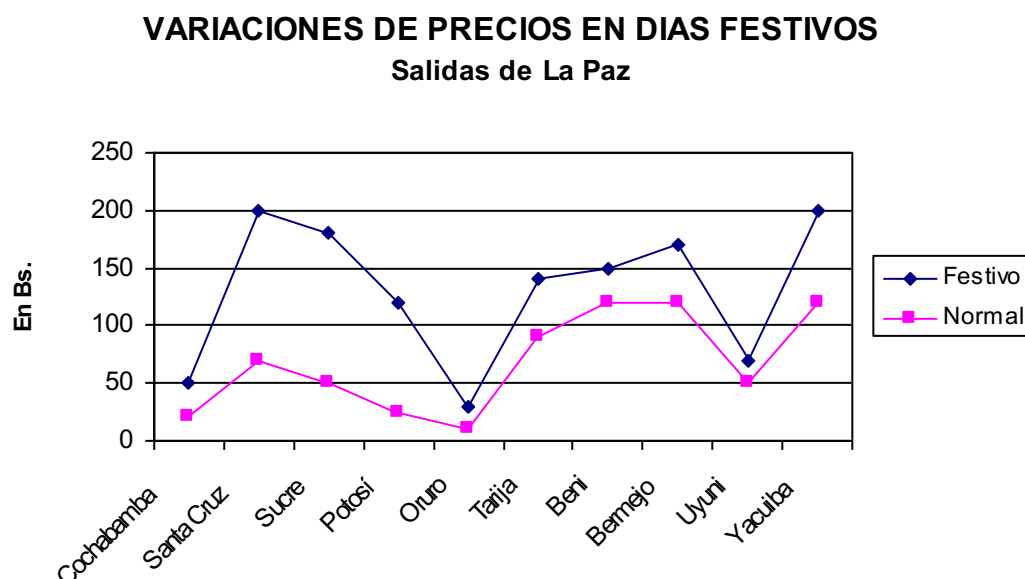
La variación de los precios del mercado en días festivos es muy significativa. En los días previos a feriados de Carnavales, Navidad, Semana Santa, y algunas festividades específicas como la fiesta de las Vírgenes de Urkupiña, Copacabana, etc., la demanda del transporte automotor incrementa considerablemente, y los precios de manera correspondiente.

La discriminación de precios mencionada es determinante en estos períodos, ya que se mantiene la práctica cotidiana de discriminación de precios de tercer grado, dividiendo a los consumidores en grupos distintos (diferentes precios) según el tiempo (hora o día) de compra del pasaje, pero además, se practica discriminación de precios de primer grado, cobrando diferentes precios en base a "supuestos" sobre la disponibilidad de pago de los consumidores.

En otras palabras, en estas épocas del año, el precio dependerá no únicamente de las dos variables mencionadas con anterioridad, costo de oportunidad y costos marginales, si no de una variable más, que tiene que ver con la percepción del ofertante sobre la disponibilidad de pago del demandante. Naturalmente, esta práctica está lejos de una discriminación de precios perfecta, donde el productor (proveedor del servicio) captura la totalidad del excedente del consumidor a través del conocimiento de las preferencias de los clientes, pero sí, las empresas y agrupaciones ejercen una discriminación de precios imperfecta de primer grado, al capturar una porción significativa del excedente del consumidor.

En base a una encuesta a 30 empresas y agrupaciones del sector de transporte de pasajeros interdepartamental, en un día corriente de la tercera semana de Diciembre y en un día previo a la Navidad del 2000, se puede observar una elevación promedio del 94% en los precios para periodos festivos. El gráfico a continuación demuestra los precios tope del servicio de la ciudad de La Paz a 10 destinos en el territorio nacional para ambos periodos:

Gráfico 3.-



5.3. Precios y Regulación.

La estructura de libre competencia, en un mercado sin barreras de entrada, ha establecido un mercado altamente competitivo y económicamente eficiente. Después de analizar las estructuras de costos y las políticas de precios se puede concluir que el mercado del transporte automotor de larga distancia es un mercado donde no existen ganancias extramarginales, donde la cantidad de oferta y demanda responde a las fuerzas del mercado, y los precios son determinados por éste.

Existen dos preocupaciones que podrían apuntar a la necesidad de regular los precios en este mercado: La primera corresponde a algunos dirigentes, propietarios y conductores del ramo, que pretenden la fijación de un precio mínimo, expresando que la sobre-oferta de estos servicios ejerce presión sobre los precios, disminuyéndolos a niveles que no permiten siquiera cubrir los costos directos del servicio. La segunda preocupación proviene de parte de algunas autoridades del ramo y usuarios que proponen la fijación de tarifas máximas, debido a la alta variabilidad de precios, especialmente, debido a los incrementos en fechas festivas que podrían demostrar una actitud monopolítica (oligopólica).

Sobre la primera preocupación es importante notar que ésta es válida desde el punto de vista de una búsqueda de "protección" por parte de los que proveen este servicio. La dificultad de liquidar el negocio e invertir en otras actividades productivas, previene que algunos

proveedores que vienen operando a pérdida dejen el mercado, esto efectivamente crea una situación de sobre-oferta, disminuye el nivel de precios e induce a menores ingresos a todo el sector. Sin embargo, este efecto es precisamente el que se busca en términos de eficiencia económica, bajo el poder de la competencia, los que ofrecen el servicio con estructuras de costos elevadas son desplazados del mercado por proveedores con estructuras de costos menores que proveen el mismo servicio. En este sentido, la eficiencia del mercado se vería comprometida, disminuyendo los excedentes de los consumidores si se establecen precios mínimos, y por lo tanto no es recomendable.

La segunda preocupación se basa en que en épocas de alta demanda los proveedores podrían estar actuando como un oligopolio, estableciendo altas tarifas en forma de cártel y no permitiendo la competencia de precios. Sin embargo hay dos factores que previenen que estas actitudes oligopólicas ocurran: Primero; dado que la estructura de este mercado es altamente diversa y competitiva, difícilmente se puede controlar que los "miembros" mantengan los precios establecidos. En las entrevistas con los proveedores, muchos confiesan haber intentado establecer precios mínimos (en temporadas altas y en bajas), sin embargo coinciden que esto fue imposible dado el alto número de operadores que no acataron el precio mínimo y se beneficiaron de mayores ingresos vía competencia en precios.

El segundo factor que no permite actitudes oligopólicas es que el costo marginal de "aceptar" a un pasajero más en un autobús es cercano a cero, entonces, los incentivos a rebajar el precio por debajo de un precio mínimo pactado cuando todavía existen espacios vacíos en un autobús próximo a partir es muy elevado.

Finalmente es importante mencionar que las estructuras de costos del sector demuestran que las empresas y agrupaciones compensan los meses/días de pérdidas (cuando la demanda y los precios son bajos), con los meses/días de alta rentabilidad donde los precios y la demanda son mayores. Así, aunque es un mercado de libre competencia, donde los operadores son tomadores de precios dentro de un rango razonable, estos tienen ciertos márgenes para la discriminación de precios de tercer grado, donde compensan sus pérdidas mensuales, obteniendo en promedio, flujos de caja anuales positivos.

En este sentido, se puede concluir que a nivel agregado el mercado se encuentra en un equilibrio competitivo, donde en términos promedio, las empresas y agrupaciones perciben retornos "normales" y no "extra-marginales" (rentas económicas), y por lo tanto no es recomendable regular este mercado vía precios.

6. DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO.

Los análisis presentados sobre la demanda y oferta de servicios de transporte de pasajeros de larga distancia en este estudio cubren aspectos concernientes a la estructura y volumen del mercado por parte de la demanda y, al número, estructura, organización, funcionamiento y estructuras de costos, por parte de la oferta. El siguiente capítulo complementa el diagnóstico de este mercado, analizando aspectos en los que actúan ambos, la oferta y la demanda y, que constituyen aspectos fundamentales para conocer y determinar políticas para el sector. En este sentido, el siguiente capítulo estudia las normas de seguridad y calidad del mercado.

6.1. Calidad del Servicio.

La calidad en el servicio de transporte automotor de pasajeros de larga distancia está directamente relacionada con variables de higiene, confort de los asientos, puntualidad, amabilidad del personal y un ambiente limpio. No existen normas de calidad establecidas a las que el sector esté sujeto, así, las fuerzas de oferta y demanda son las que fijan ciertos estándares de calidad en los servicios de transporte automotor de pasajeros de larga distancia.

Debido a la estructura altamente competitiva del sector los estándares de calidad vienen mejorando significativamente en los últimos años, sin embargo, se puede apreciar que la falta de una norma legal que establezca claramente estándares mínimos de calidad deja a discreción del mercado aspectos importantes.

Los estándares más bajos de calidad se los observa en el transporte interprovincial de pasajeros, donde las prácticas cotidianas demuestran un permanente incumplimiento de horarios establecidos (en muchos casos ni siquiera existen horarios preestablecidos), cantidad de pasajeros que sobrepasan la capacidad prescrita de los autobuses, falta de limpieza de los autobuses, carga en los compartimentos para pasajeros y ambientes sobrecargados.

Los servicios de transporte interdepartamental e internacional demuestran estándares de calidad mejores que el interprovincial. Los horarios de salida son respetados con relativa puntualidad, la limpieza de los autobuses es por lo general una norma, muchos de los autobuses ofrecen aire acondicionado, calefacción, y entretenimiento con música ambiental y vídeo. Es importante notar que el Organismo de Tránsito es en parte responsable para que algunos estándares de calidad se mantengan, por ejemplo, el hecho de que existan controles

en las trancas, donde se controla la hora de salida y el número de pasajeros, fija indirectamente límites de velocidad y controla que no se sobrepase la capacidad prescrita de los autobuses.

Pese a que la competitiva estructura del sector incentiva permanentemente a que los operadores mantengan ciertos estándares de calidad y busquen mejorar sus servicios para atraer más clientes, éstos están supeditados a la voluntad de los operadores con respecto a factores de calidad. Es importante notar que cuando el operador oferta un servicio, lo hace bajo ciertas condiciones que deben reflejar un contrato de adhesión, que en los hechos, debe ser un compromiso de calidad. En este sentido, es recomendable el establecer una norma legal, específica y reglamentaria, que fije parámetros mínimos de calidad, donde la Superintendencia de Transportes, como órgano regulador, esté a cargo de hacer cumplir dichas normas de calidad en todas las empresas y agrupaciones del sector.

6.2. Seguridad del Servicio.

Podríamos imaginar que la variable de seguridad se comporta de igual manera que la de calidad, es decir, que en un mercado competitivo las empresas se esfuerzan para ofrecer mayor seguridad para obtener más clientes y, que esto incentiva a las empresas a invertir más para ofrecer seguridad. Sin embargo, los agentes de la oferta tienen más información que los de la demanda, los primeros saben, entre otras cosas, cuan responsable es el conductor y las especificaciones de cobertura del seguro.

Así, no es recomendable dejar que las fuerzas de oferta y demanda fijen un nivel óptimo de seguridad, los estándares mínimos de seguridad deben ser normados y controlados. En este sentido, el sector del transporte de larga distancia fue el primer servicio público automotor al que se impuso como requisito para poder operar el tener seguro contra accidentes.

Las oficinas de tránsito en las terminales exigen que el conductor se presente con, no únicamente la Tarjeta de Operaciones otorgada por el Viceministerio de Transportes, sino también con su póliza de seguro al día, para obtener la autorización de salida. Esta práctica se debe especialmente a que con anterioridad existían casos en que los operadores tramitaban la Tarjeta de Operaciones, para la cual se requiere ser portador de un seguro contra accidentes, bajo la modalidad de póliza de seguro pagadera a plazos, una vez obtenida esta póliza el operador no cancelaba el remanente de las cuotas, operando implícitamente sin seguro.

La normativa actual establece un seguro obligatorio contra accidentes de tránsito, el SOAT, que es requisito para todo el transporte automotor en el territorio nacional. Este seguro obligatorio cubre gastos médicos, y daños por incapacidad o muerte, hasta un monto máximo de 3,000 \$US por persona, sin límite del número de personas afectadas. El costo de este seguro para el sector de transporte de pasajeros de larga distancia varía según la capacidad del vehículo y la empresa que lo extiende, el rango de este costo se sitúa entre 500 y 800 \$US por año. El costo de una póliza de seguro con coberturas adicionales, como ser daños propios y responsabilidad civil incrementa el costo de manera significativa.

La aprobación del SOAT ha constituido un importante adelanto para el sector de transportes en general, empero para el sub-sector de transporte de pasajeros de larga distancia (especialmente el interdepartamental e internacional) no constituye un avance, dado que antes de la institución del SOAT estos ya estaban obligados a contar con un seguro contra accidentes y en muchos casos contaban con una cobertura más amplia que la del SOAT.

7. TERMINALES DE AUTOBÚS.

El transporte automotor interdepartamental e interprovincial cuenta con terminales de autobuses de donde salen y a donde llegan los autobuses que prestan este servicio. En nuestro territorio existe una terminal en todas las ciudades capitales de departamento donde el transporte terrestre de pasajeros es un medio de transporte significativo. El presente capítulo estudia cinco importantes terminales del país, que se encuentran en las ciudades de; La Paz, Cochabamba, Santa Cruz, Tarija y Oruro.

La infraestructura física de algunas de estas terminales es adecuada, sin embargo otras presentan deficiencias para la prestación del servicio. Además de las diferencias en cuanto infraestructura física, las estructuras de propiedad, administración y organización varían significativamente entre cada una de éstas. El Anexo 37 presenta fotografías de las mencionadas terminales.

7.1. Terminal de La Paz

La terminal de autobuses de La Paz fue construida a principios del siglo XX bajo un diseño de Gustave Eiffel como estación para el tranvía eléctrico de esa época, luego su utilización fue diversa, en 1925 fue adecuada como campo ferial para los festejos del Centenario y posteriormente fue utilizada por un largo periodo como depósito aduanero; años más tarde la tradicional Feria de Alasitas también tuvo lugar en sus instalaciones.

En la década de los 80, durante la gestión del Alcalde Raúl Salmón de la Barra fue acondicionada como Terminal de Buses y administrada directamente por la Honorable Alcaldía Municipal de La Paz (HAM-LP) por casi 18 años. En Diciembre de 1998 la administración de la terminal pasó a manos privadas a través de un contrato de concesión adjudicado por la empresa presidida por la Sra. María Eugenia Montaña quien también dirige una importante agrupación que presta servicios de transporte interdepartamental.

En la oferta técnica del contrato fue establecido un periodo de 15 años de alquiler de las instalaciones con el pago de un total de 1,233,069 \$US., monto a ser pagado a la HAM-LP en cuotas mensuales variables que van desde 5,072 \$US. para el primer año a 8,268 \$US. mensuales para el décimo quinto año de concesión. En este contrato se comprometió además una inversión en infraestructura de 982.820 \$US. que debe ser destinada a trabajos de refacción de la terminal.

La empresa percibe ingresos por cobros que efectúa por los siguientes conceptos: derecho a uso de terminal tanto de pasajeros (peaje igual a Bs.2) como de autobuses (derecho a uso del carril igual a Bs.6) y, alquileres de las más de 100 casetas para empresas de transporte (con tarifas entre los 8 y 11 \$US. por metro cuadrado) y de la cafetería, restaurante, baños, maleteros, porta equipajes, servicio de correos y de telecomunicaciones, (con una tarifa de 15 \$US. por metro cuadrado). Los egresos por su parte se encuentran altamente afectados por los gastos de limpieza de los 13.000 mts² en los que se encuentra la terminal.

La organización administrativa de la terminal ha sido estructurada de acuerdo a tres funciones, la financiera, la técnica y la operativa, éstas se encuentran a cargo de un contador, un supervisor de obras y un administrador respectivamente, todos ellos bajo la dirección de un Gerente General.

7.2. Terminal de Cochabamba

La terminal de la ciudad de Cochabamba comenzó a construirse en 1978 y se extendió durante 14 años, en 1992 se concluye. Su propietaria, la Corporación Regional de Desarrollo de Cochabamba (CORDECO) nunca llegó a administrarla. En 1996 la terminal fue vendida (privatizada) a la empresa Terminal de Buses Cochabamba S.A. (TBC SA), la que a partir de mayo de 1996 administra la terminal¹³.

La estructura de ingresos de esta terminal es similar a la de La Paz, donde los ingresos más importantes provienen de: derecho a uso de terminal, carril y mingitorio, alquileres, guarda

¹³ Terminal de Buses de Cochabamba S.A. (T.B.C.) "Memoria 1999", T.B.C., Cochabamba – Bolivia, 1999

equipaje y parqueo. El derecho que pagan los autobuses para aparcar en los carriles de salida de la terminal es notoriamente bajo, por ejemplo para la gestión los ingresos por el uso del mingitorio equivalían a 5 veces el valor de las recaudaciones por el uso de los carriles. La empresa TBC SA mostró ingresos netos mayores a los 2 millones de bolivianos para la gestión 1999.

7.3. Terminales de Santa Cruz

Existen en Santa Cruz dos terminales de autobuses, una de ellas actualmente no está en funcionamiento para el transporte automotor. La terminal Gral. Julio Prado M. de la ciudad de Santa Cruz es la que por el momento otorga el servicio bajo una administración descentralizada perteneciente a la Honorable Alcaldía Municipal de Santa Cruz.

La infraestructura existente, deficiente y obsoleta, y la ubicación de esta terminal presentan serios problemas para lograr ofrecer el servicio de manera eficiente. El hecho de que esta terminal se encuentre frente a una importante y congestionada área comercial de Santa Cruz no permite una fácil y rápida salida de los autobuses, causando un flujo de salidas menor al óptimo. Asimismo, la congestión interna de la terminal, que se debe especialmente a que ésta es adicionalmente un establecimiento comercial/gastronómico, no permite un flujo de pasajeros óptimo.

Por otro lado, existe la Terminal Bimodal Santa Cruz, que cuenta con amplias y modernas infraestructuras, en ésta actualmente opera el ferrocarril que presta servicio de transporte de pasajeros a Quijarro y Yacuiba y de carga a Montero. Está planificado el traslado de todos los servicios interdepartamentales de pasajeros a esta terminal bimodal.

7.4. Terminal de Tarija

La terminal de Tarija es administrada por la prefectura, pese a que su infraestructura no es óptima los servicios ofrecidos no presenta graves falencias dado un movimiento moderado de autobuses y pasajeros.

Los ingresos de esta terminal están compuestos únicamente por los alquileres, ya que no existen cobros por derecho a uso de terminal o carril, además de sus ingresos propios, esta terminal cuenta con transferencias que le otorga la prefectura. La administración de la terminal no tenía datos o conocimiento sobre si la terminal percibe utilidades netas u opera a pérdida.

7.5. Terminal de Oruro

La terminal de autobuses de la ciudad de Oruro entró en funcionamiento el año 1980 bajo la denominación de "Terminal de Buses Hernando Siles" y llegó a constituirse en esa época, en la segunda terminal de importancia en Latinoamérica. La construcción estuvo a cargo de la Empresa Constructora Olmedo e incluye en su infraestructura al Hotel International Park. La administración de la terminal se mantuvo bajo la supervisión de la Prefectura del Departamento de Oruro con la cooperación de la Corporación de Desarrollo de Oruro (CORDEOR) hasta 1995.

En 1995 la terminal pasó a manos privadas bajo concesión a la empresa Terminal de Buses Sebastián Pagador S.A.. La estructura de ingresos de esta terminal es similar a la de otros departamentos, sin embargo la empresa enfrenta problemas financieros debido que aproximadamente 52% de los pasajeros escapa el pago del derecho de uso de terminal abordando los autobuses desde otros puntos de la ciudad.

La actual gestión administrativa viene enfocando sus esfuerzos para encontrar herramientas legales y administrativas que permitan subsanar esta situación; a través de un estudio que demuestra el número de pasajeros que ingresan y salen tanto de la terminal como de otros puntos de la ciudad, viene realizando gestiones con la Prefectura del Departamento y el Organismo Operativo de Tránsito.

8. MARCO LEGAL DEL SECTOR.

El sector de transportes es uno de los más olvidados en cuanto a un marco legal que establezca las reglas bajo las que desenvuelve. La falta de una Ley de Transportes crea un vacío legal que afecta gravemente, tanto a la oferta como la demanda, como a las autoridades a cargo del ramo.

En la actualidad existen algunas normas, obsoletas y dispersas, que de alguna manera establecen un marco normativo. Éste es un marco normativo incompleto, no funcional y contradictorio en gran medida. A continuación se analizan dos normas jurídicas que afectan al sector de manera significativa; el Código de Tránsito y el Decreto Supremo N° 21642 - Sistema Tributario Integrado y, se analizan los requisitos que debe cumplir una empresa o persona interesada en obtener la Tarjeta(licencia) de Operaciones para poder ingresar al mercado.

8.1. El Código de Tránsito

El Código Nacional de Tránsito entró en vigencia el 16 de Febrero de 1973, es mal llamado Código ya que no representa un conjunto de instituciones jurídicas como se define a un código ordenador de algún sector, es más bien técnicamente un Decreto Ley.

Este Código contiene siete Títulos con 200 Artículos, donde el quinto, con un único Capítulo menciona específicamente a los servicios públicos, donde a través de tres Artículos establece la definición de servicio público, los requisitos y la clasificación que deja a ser determinada vía reglamentación.

El Reglamento del Código de Tránsito, fue establecido mediante la Resolución Suprema N° 187444 del 8 de Junio de 1978, esta norma consta también de siete Títulos con 447 Artículos, el Título IV corresponde al los servicios públicos y consta de 12 Capítulos con 87 Artículos. El listado de requisitos para operar automotores de servicio público y de prohibiciones al respecto es extenso, sin embargo, muchas de las disposiciones de este Código y su Reglamento no se cumplen y se desconocen por la población general, en algunos casos inclusive por autoridades del sector.

El identificar y enumerar las disposiciones que no se cumplen del Código y su Reglamento resulta en una larga lista similar al número de sus Artículos, resultaría más eficiente enumerar las pocas disposiciones que efectivamente se cumplen. Por ejemplo, el Reglamento del Código establece que todos los vehículos que prestan el servicio interprovincial "deben tener dos letreros, uno adelante y uno atrás, indicadores del itinerario y, horarios de salida y de llegada" en este sentido prácticamente todo el servicio interprovincial incumple la norma; otro ejemplo, el Reglamento establece que "las personas particulares o empresas que soliciten la prestación de este servicio (interdepartamental) deberán contar por lo menos con seis unidades nuevas o en perfecto estado", nuevamente, prácticamente todo el servicio interdepartamental y el Viceministerio de Transporte que otorga las licencias de funcionamiento incumplen con el reglamento.

Recientemente se han presentado proyectos para una Ley de Transportes, pero hasta la fecha no se ha concretizado ninguna medida al respecto. Para poder ordenar el sector, crear un ambiente propicio para la inversión y fijar políticas a mediano y corto plazo en el rubro, es vital que se apruebe una Ley de Transportes y sus respectivos reglamentos.

8.2. El Sistema Tributario Integrado

La mayor parte del servicio transporte de larga distancia de pasajeros está sujeto a un régimen tributario especial, el Sistema Tributario Integrado (STI). Este sistema fue creado como una medida transitoria, para facilitar el proceso de adecuación a la reforma tributaria de 1986 (Ley N° 843) que comenzó una nueva época en el área impositiva, implementando pocos impuestos, con una base tributaria amplia y un requerimiento administrativo sencillo.

El STI fue creado mediante Decreto Supremo (N° 21642) en Junio de 1987 para personas naturales que son propietarias de vehículos de transporte urbano, interprovincial e interdepartamental. Posteriormente, en Junio de 1991, bajo el D.S. N° 22835, se limita el alcance del impuesto a personas naturales propietarias de hasta dos vehículos. Están excluidos del sistema las empresas de transporte urbano, interprovincial e interdepartamental constituidas bajo alguna de las formas de sociedad establecidas en el Código de Comercio.

Este "sistema" consiste en un pago integrado que comprende los siguientes impuestos: al valor agregado, a las transacciones, utilidades de las empresas y complementario del impuesto al valor agregado. La forma de pago del impuesto consiste en cuotas trimestrales iguales, mediante la adquisición de una Boleta Fiscal pre-valorada, respecto a la Categoría en la el contribuyente está registrado. Existen cuatro categorías que varían según el tipo de vehículo y de servicio y, de la localidad donde se opera.

A pesar de que el régimen cuenta con un elevado número de contribuyentes, sus recaudaciones no llegan a representar ni 0.05% de las recaudaciones totales (0.03% en promedio, para el periodo 1987-99). Estas cifras, contrastadas con estimaciones sobre los costos de administración del impuesto, demuestran que únicamente el costo de impresión de los formularios del STI es mayor a sus recaudaciones.

Además de costar más de lo que recauda, crea serios problemas para el régimen tributario general. El mayor problema es que corta el circuito de fiscalización (débito/crédito) del IVA, el cual es clave para el funcionamiento eficiente del IVA y RC-IVA y del sistema como tal. El hecho de que los sujetos de este régimen no estén obligados a emitir facturas, y por lo tanto no necesiten facturas para sus descargos, presenta los siguientes problemas: Otorga la posibilidad de evasión tributaria por parte de contribuyentes sujetos al Régimen General, ya que éstos pueden vender insumos, sin tener control de tributación (sin dar factura), a los sujetos del STI, y además, incrementa la oferta de facturas en el mercado paralelo

influyendo en el comportamiento de los contribuyentes para disminuir o evitar el pago del RC-IVA e IVA.

El impacto de este Sistema en el sector de servicios de transporte, es también perjudicial, ya que presenta incentivos a la informalidad penalizando a empresas legalmente constituidas y crea una competencia desleal para los contribuyentes del Régimen General, que están sujetos a niveles de tributación significativamente más altos.

Desde el punto de vista del perfeccionamiento del sistema tributario y del desarrollo del sector de transportes, no es recomendable continuar con el STI, este impuesto debe ser eliminado y los contribuyentes paulatinamente incorporados al régimen general.

8.3. Requisitos de Ingreso

A partir del Decreto Supremo 21060 no existen barreras de entrada al mercado de transporte de pasajeros de larga distancia, sin embargo, los operadores interesados en ingresar al mercado deben cumplir con ciertos requisitos para obtener una licencia de operaciones (más conocida en el sector como Tarjeta de Operaciones).

En la actualidad la Dirección General de Transportes dependiente del Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil es la institución responsable de otorgar las licencias de operaciones. Esta Dirección esta encargada de la recolección y verificación de la documentación presentada por empresas y personas interesadas en ofrecer el servicio de transporte interdepartamental, interprovincial e internacional.

Para las licencias a empresas (S.A., S.R.L y unipersonales) que pretenden realizar transporte internacional, les son requeridos: 1. Un memorial de solicitud dirigido al Director General de Transportes, 2. La Matrícula del Servicio Nacional de Registro de Comercio del Viceministerio de Industria y Comercio Interno 3. Los Carnets de propiedad de los vehículos (fotocopia legalizada por la H. Alcaldía), 4. La fotocopia de las pólizas de seguros legalizadas por la compañía que las emitió y 5. El pago de 100 \$US.

Para el transporte interdepartamental e interprovincial, los requisitos se diferencian en cuanto a si los solicitantes pertenecen a sindicatos, cooperativas o empresas. Los requisitos comunes son los siguientes: 1. Solicitud dirigida al Director General de Transportes, 2. Fotocopia legalizada del Carnet de Propiedad y 3. Póliza de Seguro SOAT (legalizada por la compañía que la emitió). Para el caso de sindicatos es además necesaria la personería jurídica y para las empresas la Matrícula del Servicio Nacional de Registro de Comercio. El

costo de tramitar la licencia es de 13 \$US para el transporte interdepartamental y 8 \$US para el transporte interprovincial.

Debe notarse que actualmente no existe acción reguladora sobre el sector, los requisitos mencionados constituyen únicamente un mecanismo de control de entrada al mercado de servicios de transporte de larga distancia por parte del Viceministerio de Transportes, Comunicación y Aeronáutica Civil.

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los servicios de transporte automotor en Bolivia constituyen el medio más importante de transporte de larga distancia representando aproximadamente 85% del total de la demanda. Es fundamental analizar el comportamiento de este mercado, estudiar su estructura de demanda y oferta y, elaborar un diagnóstico que permita determinar políticas para el sector.

La demanda total de servicios de transporte automotor de larga distancia fue de 12,074,256 pasajeros para el año 2000. El transporte interdepartamental es el más importante representando un 65% de la demanda total, el interprovincial un 30% y el transporte internacional un 5%, aproximadamente.

La oferta nacional de transporte de pasajeros de larga distancia esta compuesta por 2,188 automotores. Para la gestión 2000 existían 1,197 vehículos registrados en el Viceministerio de Transporte para la oferta de servicios de transporte interdepartamental, 954 para el interprovincial y 37 para el internacional.

Existen pocas empresas legalmente constituidas que prestan servicios de transporte de pasajeros interdepartamental e interprovincial, la mayoría son agrupaciones de personas naturales propietarias de vehículos automotores. La oferta total se compone de 301 sujetos; 130 grupos sindicales, 120 empresas unipersonales, 30 empresas, 18 asociaciones y 3 cooperativas.

La oferta de transporte automotor internacional se compone únicamente por empresas, nacionales y extranjeras; para el año 2000 se encontraban registradas 7 empresas nacionales y 21 extranjeras. Los destinos más importantes son ciudades del Perú, Chile, Argentina y Brasil cercanas a nuestras fronteras.

Las formas de organización, administración y funcionamiento de la oferta varían significativamente con respecto a la estructura legal. Las agrupaciones presentan altos grados de informalidad en sus métodos de organización y funcionamiento, las empresas de sociedad anónima y responsabilidad limitada tienden a utilizar métodos formales y las empresas extranjeras presentan estructuras preestablecidas de organización y funcionamiento.

Las estructuras de costos y beneficios de empresas y agrupaciones del sector demuestran alta variabilidad con respecto a sus ingresos. En algunos meses y días del año perciben substanciales utilidades, mientras que en otras temporadas operan a pérdida, asimismo, existen tramos que son rentables y otros que en promedio no. La forma de operar consiste en compensar las pérdidas en temporadas y rutas bajas con los ingresos en épocas y rutas de alta rentabilidad.

El análisis financiero de un proyecto tipo de transporte de pasajeros de larga distancia demuestra que el sector es rentable en promedio y que se pueden esperar tasas internas de retorno mayores al 19%. El análisis de riesgo confirma la rentabilidad promedio del sector, pero estima una probabilidad del 25% de que un proyecto de esta naturaleza obtenga resultados financieros negativos.

El mercado presenta una cotidiana discriminación de precios de tercer grado, ya que se cobran diferentes tarifas dividiendo a los consumidores en grupos distintos según el período de compra del pasaje. La política de precios es determinada por la demanda observada, a medida que se advierte que los espacios del autobús se van llenando los precios se van incrementando, cuando el tiempo establecido para la salida del autobús se acerca los precios llegan a un pico y comienzan a ser disminuidos hasta la partida del autobús.

Los periodos donde se ven importantes elevaciones de precios son en días previos a feriados nacionales donde se observa una elevación promedio de tarifas cercana al 100%. También existe desigualdad de precios respecto a diferentes meses del año, donde los meses de Diciembre, Enero, Julio y Agosto presentan tarifas mayores al resto del año. No existe una tendencia representativa respecto a desigualdad de precios en diferentes horas de salida en el día y diferentes días de la semana.

La estructura del mercado es altamente diversa y competitiva, lo cual no permite que la oferta establezca precios en forma de oligopolio o cártel. Las estructuras de costos de las empresas y agrupaciones demuestran que en términos promedio, no perciben retornos extra-marginales. Así, no es recomendable regular este mercado vía precios.

La competitiva estructura del sector incentiva a que los operadores mantengan ciertos estándares de calidad y busquen permanentemente mejorar sus servicios, sin embargo, la demanda está supeditada a la voluntad de los operadores con respecto a factores de calidad. En este sentido, se precisa una norma legal específica y reglamentaria del sector que establezca claramente estándares mínimos de calidad, para la regulación del mercado por parte de la Superintendencia de Transportes.

La institución del seguro obligatorio contra accidentes ha constituido un importante adelanto para el sector de transportes en general, empero para el sub-sector de transporte de pasajeros interdepartamental e internacional no constituye un avance, dado que anteriormente ya estaban obligados a contar con un seguro contra accidentes y en muchos casos contaban con una cobertura mayor a la actual.

La falta de una Ley de Transportes crea un vacío legal que afecta gravemente, tanto a la oferta y la demanda, como a las autoridades a cargo del ramo. Para poder ordenar el sector, crear un ambiente propicio para la inversión y fijar políticas a mediano y corto plazo, es vital que se apruebe un marco normativo y sus respectivos reglamentos.

La mayor parte del servicio transporte de larga distancia de pasajeros está sujeto al Sistema Tributario Integrado. Además de que los costos administrativos de este impuesto son mayores a sus recaudaciones, presenta importantes distorsiones al sistema tributario general y otorga incentivos a la informalidad del sector penalizando a empresas legalmente constituidas. No es recomendable continuar con este sistema tributario, este impuesto debe ser eliminado y los contribuyentes paulatinamente incorporados al régimen general.