

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA “JUAN MISAEL SARACHO”
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE ECONOMÍA**



**EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y
SU IMPORTANCIA ECONÓMICA EN EL VALLE DE LA
CONCEPCIÓN – PROVINCIA AVILÉS -TARIJA-2008**

Por:

ROBERTO CARLOS RAMALLO CRUZ

TESIS PRESENTADA A CONSIDERACIÓN DE LA UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA “JUAN MISAEL SARACHO”, COMO REQUISITO PARA
OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIATURA EN ECONOMÍA

**Agosto de 2009
TARIJA - BOLIVIA**

V° B°

Lic. Robert Mario Jijena Orellano
PROFESOR GUÍA

Lic. Bernardo Muñoz Vargas
DECANO
FACULTAD DE CIENCIAS
ECONÓMICAS Y FINANCIERAS

Lic. Francisco Varas Mendoza
VICEDECANO
FACULTAD DE CIENCIAS
ECONOMICAS Y FINANCIERAS

APROBADO POR:
TRIBUNAL:

Lic. Carlos Rodríguez Ortega

Lic. Lucio Castrillo Añazgo

Lic. Catalina Rivera Ortega

El Tribunal Calificador del presente trabajo, no se solidariza con la forma, términos, modos y expresiones vertidas en el mismo, siendo ellos únicamente responsabilidad del autor.

DEDICATORIAS:

A mis padres, por la educación y valores que me impartieron, por todo el amor y comprensión en cada momento de mi vida.

A Gladys y Joaquín por todo su cariño y por estar siempre a mi lado apoyándome.

AGRADECIMIENTOS:

Mi sincero agradecimiento a toda la planta docente de la carrera de economía, por los conocimientos impartidos durante mis años de estudio y especialmente a mi profesor guía Lic. Robert Jijena Orellano por su colaboración y orientación prestada al presente trabajo de investigación, que hizo posible la realización del mismo.

ÍNDICE

Dedicatorias:

Agradecimientos:

Resumen

	Página
<u>INTRODUCCIÓN</u>	1
<u>1. INTRODUCCIÓN</u>	1
<u>2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</u>	2
<u>3. JUSTIFICACIÓN</u>	4
<u>4. OBJETIVOS</u>	5
<u>4.1. OBJETIVO GENERAL</u>	5
<u>4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS</u>	5
<u>5. HIPÓTESIS</u>	5
<u>6. PERIODO DE ANÁLISIS</u>	5
<u>7. LIMITACIONES DEL ESTUDIO</u>	6
<u>CAPÍTULO I MÉTODO Y DATOS</u>	7
<u>1.1. METODOLOGÍA</u>	7
<u>1.1.1. MÉTODO INDUCTIVO</u>	7
<u>1.1.2. MÉTODO HISTÓRICO</u>	8
<u>1.1.3. MÉTODO ESTADÍSTICO</u>	8
<u>1.2. DATOS</u>	9
<u>1.2.1. INFORMACIÓN UTILIZADA</u>	9
<u>1.2.2. METODOLOGÍA APLICADA</u>	10
<u>CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO</u>	12
<u>2.1. LOS SERVICIOS</u>	12
<u>2.1.1. EL SERVICIO DE TRANSPORTE</u>	14
<u>2.2. ANÁLISIS DE MERCADO</u>	15
<u>2.2.1. EL MERCADO</u>	15

	Página
<u>2.2.2.</u> <u>TIPOS DE MERCADO</u>	15
<u>2.3.</u> <u>CARACTERÍSTICAS DEL OLIGOPOLIO</u>	17
<u>2.3.1.</u> <u>SUPUESTOS BÁSICOS DEL OLIGOPOLIO</u>	17
<u>2.3.2.</u> <u>LA CURVA DE DEMANDA DEL OLIGOPOLISTA</u>	19
<u>2.4.</u> <u>PRINCIPALES MODELOS DE OLIGOPOLIO</u>	19
<u>2.4.1.</u> <u>MODELOS TRADICIONALES</u>	20
<u>2.4.1.1.</u> <u>MODELO DE COURNOT: DUOPOLIO</u>	20
<u>2.4.1.2.</u> <u>MODELO DE DUOPOLIO DE EDGEWORTH</u>	21
<u>2.4.1.3.</u> <u>MODELO DE CHAMBERLIN:</u>	22
<u>2.4.2.</u> <u>OLIGOPOLIO PURO</u>	23
<u>2.4.2.1.</u> <u>MODELO DE SWEEZY: MODELO DE LA CURVA DE DEMANDA QUEBRADA</u>	23
<u>2.4.3.</u> <u>MODELOS DE CONFABULACIÓN IMPLÍCITA: MODELOS DE EMPRESA LÍDER</u>	24
<u>2.4.3.1.</u> <u>LIDERAZGO DE LA EMPRESA DOMINANTE</u>	24
<u>2.4.3.2.</u> <u>LIDERAZGO DE PRECIOS DE LA EMPRESA DE COSTOS MÁS BAJOS</u>	24
<u>2.4.4.</u> <u>CONFABULACIÓN ABIERTA O CARTEL</u>	25
<u>2.4.4.1.</u> <u>MODELO DE OLIGOPOLIO DE STIGLER</u>	25
<u>2.5.</u> <u>GANANCIAS ECONÓMICAS EN EL LARGO PLAZO</u>	26
<u>2.6.</u> <u>BARRERAS DE ENTRADA</u>	27
<u>2.7</u> <u>TEORÍA DE LA OFERTA</u>	27
<u>2.8.</u> <u>COSTOS</u>	28
<u>2.8.1.</u> <u>CORTO PLAZO</u>	29
<u>2.8.2.</u> <u>LARGO PLAZO</u>	29
<u>2.8.3.</u> <u>COSTOS FIJOS Y VARIABLES A CORTO PLAZO</u>	29
<u>2.8.4.</u> <u>COSTO TOTAL A CORTO PLAZO</u>	30
<u>2.8.5.</u> <u>COSTO MEDIO Y MARGINAL</u>	31
<u>2.9.</u> <u>TEORÍA DE LA DEMANDA</u>	34

<u>CAPÍTULO III GENERALIDADES DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN</u>	36
3.1. <u>EL MUNICIPIO DE URIONDO</u>	36
3.1.1. <u>UBICACIÓN Y SUPERFICIE</u>	36
3.1.2. <u>CONDICIONES CLIMÁTICAS</u>	36
3.1.3. <u>CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS</u>	37
3.1.3.1. <u>POBLACIÓN</u>	37
3.1.3.2. <u>DINÁMICA POBLACIONAL</u>	37
3.1.4. <u>DESARROLLO SOCIAL</u>	38
3.1.5. <u>DIVISIÓN POLÍTICA ADMINISTRATIVA</u>	41
3.2. <u>EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN</u>	42
3.2.1 <u>OTB LA CRUZ</u>	43
3.2.2. <u>OTB LA PURÍSIMA</u>	44
<u>CAPÍTULO IV ANÁLISIS DE RESULTADOS</u>	47
4.1. <u>EL MERCADO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN</u>	47
4.1.1. <u>NACIONAL</u>	47
4.1.2. <u>DEPARTAMENTAL</u>	48
4.1.3. <u>MARCO LEGAL</u>	48
4.2. <u>EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN</u>	49
4.2.1. <u>MARCO ORGANIZACIONAL</u>	53
4.2.2. <u>BREVE RESEÑA HISTÓRICA</u>	54
4.2.3. <u>SUJETO DE INVESTIGACIÓN</u>	54
4.2.4. <u>PARÁMETROS DE CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO</u>	54
4.3. <u>CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN</u>	55
4.3.1. <u>UNIDADES MOTORIZADAS</u>	55

	Página
<u>4.3.1.1.</u> <u>PARÁMETROS DE COMPARACIÓN</u>	55
<u>4.3.1.2.</u> <u>UNIDADES MOTORIZADAS EN USO</u>	57
<u>4.3.1.2.1.</u> <u>SINDICATO DE TRANSPORTE PÚBLICO EL VALLE DE LA</u> <u>CONCEPCIÓN</u>	57
<u>4.3.1.2.2.</u> <u>ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA</u> <u>CONCEPCIÓN.</u>	66
<u>4.3.1.2.3.</u> <u>OFERTA TOTAL DEL SERVICIO</u>	75
<u>4.3.2.</u> <u>BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA EN EL MERCADO DE</u> <u>TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE LA</u> <u>CONCEPCIÓN</u>	76
<u>4.3.2.1.</u> <u>BARRERAS DE ENTRADA: TANGIBLES E INTANGIBLES</u>	76
<u>4.3.2.2.</u> <u>BARRERAS DE SALIDA</u>	77
<u>4.3.3.</u> <u>MAGNITUD Y FLUJO DE PASAJEROS EN LA RUTA VALLE DE LA</u> <u>CONCEPCIÓN–TARIJA</u>	78
<u>4.3.3.1.</u> <u>TIPO DE USUARIO Y MOTIVACIÓN DE USO DEL SERVICIO</u>	79
<u>4.3.3.3.</u> <u>DEMANDA ANUAL DEL SERVICIO</u>	82
<u>4.3.4.</u> <u>REQUERIMIENTOS DEL USUARIO</u>	83
<u>4.3.5.</u> <u>DETERMINACIÓN Y ANÁLISIS DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO</u> <u>DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS</u>	84
<u>4.3.6.</u> <u>COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PARQUE</u> <u>AUTOMOTOR</u>	84
<u>4.3.6.1.</u> <u>SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN</u>	84
<u>4.3.6.2.</u> <u>ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA</u> <u>CONCEPCIÓN</u>	86
<u>4.4.</u> <u>IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL SECTOR DEL</u> <u>TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN</u>	87
<u>4.4.1.</u> <u>GENERACIÓN DE EMPLEO</u>	87
<u>4.4.2.</u> <u>EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y EL PIB</u>	87

	Página
<u>CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</u>	92
<u>5.1 CONCLUSIONES</u>	92
<u>5.2. RECOMENDACIONES</u>	94
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	95
 ANEXOS	

ÍNDICE DE CUADROS

	Página
<u>Cuadro N° 3.1:</u>	<u>Coordenadas del municipio de Uriondo</u> 36
<u>Cuadro N° 3.2:</u>	<u>Distribución de los tipos climáticos</u> 37
<u>Cuadro N° 3.3:</u>	<u>Division politica administrativa municipio de Uriondo</u> 42
<u>Cuadro n° 4.1:</u>	<u>Marca de las unidades motorizadas del sindicato de transporte el Valle de la Concepción</u> 58
<u>Cuadro N° 4.2:</u>	<u>Modelos de las unidades motorizadas del sindicato de transporte el Valle de la Concepción</u> 59
<u>Cuadro N° 4.3:</u>	<u>Capacidad de los vehículos según número de pasajeros</u> 60
<u>Cuadro N° 4.4:</u>	<u>Tipo de combustible utilizado</u> 61
<u>Cuadro N° 4.5:</u>	<u>Disponibilidad de parrilla en los vehículos</u> 62
<u>Cuadro N° 4.6:</u>	<u>Disponibilidad de extintor de incendios</u> 63
<u>Cuadro N° 4.7:</u>	<u>Días trabajados por semana</u> 64
<u>Cuadro N° 4.8:</u>	<u>Horas trabajadas por día</u> 65
<u>Cuadro N° 4.9:</u>	<u>Marca de los motorizados de la asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción</u> 67
<u>Cuadro N° 4.10:</u>	<u>Modelos de los motorizados de la asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción</u> 68
<u>Cuadro N° 4.11:</u>	<u>Capacidad de los vehículos según número de pasajeros</u> 69
<u>Cuadro N° 4. 12:</u>	<u>Tipo de combustible utilizado</u> 70
<u>Cuadro N° 4.13:</u>	<u>Disponibilidad de parrilla</u> 71
<u>Cuadro N° 4.14:</u>	<u>Disponibilidad de extintor de incendios</u> 72
<u>Cuadro N° 4.15:</u>	<u>Días trabajados por semana</u> 73
<u>Cuadro N° 4.16:</u>	<u>Horas trabajadas por día</u> 74
<u>Cuadro N° 4.17:</u>	<u>Oferta total de servicio en días por año</u> 76
<u>Cuadro N° 4.18:</u>	<u>Distribución de las edades de los usuarios encuestados</u> 79
<u>Cuadro N° 4.19:</u>	<u>Estado civil de los usuarios encuestados</u> 79
<u>Cuadro N° 4.20:</u>	<u>Actividades laborales de los usuarios encuestados</u> 80

	Página
<u>Cuadro N° 4.21:</u>	<u>Motivos de uso del servicio</u> 80
<u>Cuadro N° 4.22:</u>	<u>Demanda anual de viajes ida y vuelta</u> 83
<u>Cuadro N° 4.23:</u>	<u>Requerimientos de los usuarios</u> 83
<u>Cuadro N° 4.24:</u>	<u>Sindicato de transporte el Valle de la Concepción: costos de operación minivan (bs/año)</u> 85
<u>Cuadro N° 4. 25:</u>	<u>Sindicato de transporte el Valle de la Concepción: costos de operación vehículos taxis (bs/año)</u> 85
<u>Cuadro N° 4. 26:</u>	<u>Asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción: costos de operación taxis (bs/año)</u> 86
<u>Cuadro N° 4.27:</u>	<u>Asociación de transporte mixto el valle de la concepción: costos de operación minivan (bs/año)</u> 86
<u>Cuadro N° 4. 28:</u>	<u>Sindicato de transporte el Valle de la Concepción: determinación del ingreso promedio anual vehículos minivan</u> 88
<u>Cuadro N° 4.29:</u>	<u>Sindicato de transporte el Valle de la Concepción determinación del ingreso promedio anual vehículos taxis</u> 89
<u>Cuadro N° 4. 30:</u>	<u>Asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción: determinación del ingreso promedio anual de los taxis</u> 90
<u>Cuadro N° 4. 31:</u>	<u>Asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción determinación del ingreso promedio anual vehículos minivan</u> .. 91
<u>Cuadro N° 4.32:</u>	<u>Porcentaje de participación del servicio de transporte público de pasajeros en el PIB del Valle de la Concepción</u> 91

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Página
<u>Gráfico N° 2.1:</u>	<u>Cantidad de empresas en el oligopolio</u> 18
<u>Gráfico N° 2.2:</u>	<u>Curva de demanda del oligopolista</u> 19
<u>Gráfico N° 2.3:</u>	<u>Modelo de cournot: duopolio</u> 21
<u>Gráfico N° 2.4:</u>	<u>Modelo de duopolio de edgeworth</u> 21
<u>Gráfico N° 2.5:</u>	<u>Modelo de oligopolio de chamberlin</u> 22
<u>Gráfico N° 2.6:</u>	<u>Modelo de oligopolio de la curva de demanda quebrada</u> 23
<u>Gráfico N° 2.7:</u>	<u>Modelo de oligopolio de la empresa líder</u> 24
<u>Gráfico N° 2.8:</u>	<u>Modelo de oligopolio de la empresa de costos más bajos</u> 25
<u>Gráfico N° 2.9:</u>	<u>Ganancias económicas en el largo plazo</u> 26
<u>Gráfico N° 2.10:</u>	<u>Representación de la curva de oferta</u> 28
<u>Gráfico N° 2.11:</u>	<u>Representación de las curvas de costo fijo, variable y total</u> 31
<u>Gráfico N° 2.12:</u>	<u>Curvas de cmg, cvm, cfm y cmt</u> 34
<u>Gráfico N° 2.13:</u>	<u>Representación de la curva de la demanda</u> 35
<u>Gráfico N° 4.1:</u>	<u>Marca de las unidades motorizadas del sindicato de transporte el Valle de la Concepción</u> 58
<u>Gráfico N° 4. 2:</u>	<u>Modelos de las unidades motorizadas del sindicato de transporte el Valle de la Concepción</u> 59
<u>Gráfico N° 4. 3</u>	<u>Capacidad de los vehículos según número de pasajeros</u> 60
<u>Gráfico N° 4.4:</u>	<u>Tipo de combustible utilizado</u> 61
<u>Gráfico N° 4.5:</u>	<u>Disponibilidad de parrilla en los vehículos</u> 62
<u>Gráfico N° 4.6:</u>	<u>Disponibilidad de extintor de incendios</u> 63
<u>Gráfico N° 4.7:</u>	<u>Días trabajados por semana</u> 64
<u>Gráfico N° 4.8:</u>	<u>Horas trabajadas por día</u> 65
<u>Gráfico N° 4.9:</u>	<u>Marca de los motorizados de la asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción</u> 67
<u>Gráfico N° 4.10:</u>	<u>Modelos de los motorizados de la asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción</u> 68

	Página
<u>Gráfico N° 4.11: Capacidad de los vehículos según número de pasajeros</u>	69
<u>Gráfico N° 4.12: Tipo de combustible utilizado</u>	70
<u>Gráfico N° 4.13: Disponibilidad de parrilla</u>	71
<u>Gráfico N° 4. 14: Disponibilidad de extintor de incendios</u>	72
<u>Gráfico N° 4.15: Días trabajados por semana</u>	73
<u>Gráfico N° 4.16: Horas trabajadas por día</u>	74
<u>Gráfico N° 4.17: Preferencia de los usuarios por el tipo de vehículo</u>	81
<u>Gráfico N° 4.18: Frecuencia de uso (ida y vuelta)</u>	82