

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE ECONOMÍA
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS



TESIS DE GRADO

MENCIÓN: GESTIÓN DE PROYECTOS Y PRESUPUESTO

**“EL FINANCIAMIENTO EN LOS PROYECTOS DEL
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR
TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017”**

POSTULANTE : MOYA MAMANI, Yesika
TUTOR : M. Sc. TICONA GARCÍA, Roberto
RELATOR : Lic. AVERANGA RODRÍGUEZ, Gilka

LA PAZ – BOLIVIA

2019

DEDICATORIA

A Dios por haberme dado salud para llegar a este momento importante de mi vida y permitirme crecer como persona y profesional.

A mis padres Nestor Moya y Miriam Balboa quienes me dieron vida, educación y por sobre todo por apoyarme en las decisiones que tomo para mi formación.

A mi hermana Anahi Moya por los consejos y apoyo incondicional y a mi hermano Anderson Moya que desde el cielo guía mis pasos.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Mayor de San Andrés, Facultad de Ciencias Económicas y Financieras, Carrera de Economía y al Instituto de Investigaciones Económicas (IIE), por acogerme en sus aulas y haberme formado profesionalmente a lo largo de mi carrera universitaria.

Un agradecimiento especial a mi tutor M.Sc. Roberto Ticona García quien guio el trabajo de investigación, demostrando su apoyo incondicional, paciencia y dedicación de forma desinteresada.

A la Lic. Gilka Averanga por sus recomendaciones y sugerencias que colaboraron en el enriquecimiento de este trabajo de investigación.

A mi familia, amigos, compañeros y a Mariana Málaga y Helen Tancara por el apoyo en la realización de la investigación, por todos sus consejos, sugerencias, y correcciones.

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO I	Págs.
1. REFERENCIA METODOLÓGICA DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1 DELIMITACIÓN DEL TEMA	1
1.1.1. Delimitación Temporal	1
1.1.1.1. Primer Periodo 1998-2005 (Modelo de Economía de Mercado)	1
1.1.1.2. Segundo Periodo 2006-2017 (Modelo de Economía Plural)	2
1.1.2. Referencia Histórica	2
1.1.3. Delimitación General	5
1.1.3.1. Espacial	5
1.1.3.2. Sectorial	5
1.1.3.3. Institucional	5
1.1.3.4. Mención	5
1.1.4. Restricción de Categorías y Variables Económicas	5
1.1.4.1. Categoría Económica	5
1.1.4.2. Variables Económicas:	6
1.2. PLANTEAMIENTO DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN	6
1.3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	6
1.3.1. Problematización	6
1.3.1.1. Problematización de Categorías Económicas	6
1.3.1.1.1. Presupuesto de Inversión Pública	6

1.3.1.1.2. Sector Transporte	7
1.3.2. Identificación del Problema	8
1.3.3. Justificación del Tema de Investigación	8
1.3.3.1. Justificación Económica	8
1.3.3.2. Justificación Social	9
1.3.3.3. Justificación Institucional	9
1.3.3.4. Justificación Teórica	9
1.3.3.5. Justificación de la Mención	10
1.4. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS	10
1.4.1. Objetivo General	10
1.4.2. Objetivos Específicos	10
1.5. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS	10
1.6. APLICACIÓN METODOLÓGICA	11
1.6.1. Método de la Investigación	11
1.6.2. Tipo de investigación	11
1.6.3. Fuentes de Información	11
1.6.4. Instrumentos de la Investigación	12
1.6.5. Procesamientos de la Información	12
1.6.6. Análisis de Resultados	12
1.7. FUNDAMENTO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN	13
1.7.1. Aspectos conceptuales y definiciones	13
1.7.1.1. Proyecto	13
1.7.1.2. Inversión Pública	13
1.7.1.3. Proyecto de Inversión Pública	14

1.7.1.4. Presupuesto de Inversión Pública	14
1.7.1.5. Financiamiento	15
1.7.1.6. Fuentes de financiamiento	15
1.7.1.7. Modos de transporte	16
1.7.2. Aspectos teóricos de la investigación	17
1.7.2.1. Teoría del sector público	17
1.7.2.2. Deuda pública	20
1.7.2.3. Teoría del ciclo de vida del proyecto	21
1.7.2.4. Sector transporte	22

CAPÍTULO II

2. ASPECTOS DE POLÍTICA, NORMAS E INSTITUCIONAL	27
2.1. Aspectos de políticas	27
2.1.1. Primer Período 1998-2005 (Modelo de Economía de Mercado)	27
2.1.1.1. Plan General de Desarrollo Económico y Social 1997-2002	27
2.1.2. Segundo Período 2006-2017 (Modelo de Economía Plural)	30
2.1.2.1. Plan nacional de desarrollo (2006 - 2011)	30
2.2. REFERENCIA NORMATIVA	34
2.2.1. Primer Período 1998-2005 (Modelo de Economía de Mercado)	34
2.2.1.1. Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública	34
2.2.1.2. Distribución de los Recursos Públicos	35
2.2.1.3. Sistema de Inversión Pública	35
2.2.1.4. Ejecución Presupuestaria	37
2.2.1.5. Distribución del Impuesto Directo a los Hidrocarburos	38
2.2.2. Segundo Período 2006-2017 (Modelo de Economía Plural)	38

2.2.2.1. Determinación del Gasto y de la Inversión Pública	38
2.2.2.2 Distribución de los recursos del Estado	39
2.2.2.3. Estimación del Presupuesto de Recursos	39
2.2.2.4. Programación de la Ejecución Presupuestaria	39
2.2.2.5. Formulación y Gestión de los Presupuestos Institucionales	40
2.2.2.6. Estimación de Recursos	40
2.2.2.7. Recursos por Transferencias	41
2.2.2.8. Recursos de Donación y Crédito	41
2.2.2.9. Fundamentos de las políticas	41
2.3. REFERENCIA INSTITUCIONALES	44
2.3.1. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (MEFP)	44
2.3.1.1. Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal	44
2.3.2. Ministerio de Planificación del Desarrollo	45
2.3.2.1. Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo	45
2.3.3. Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda	47
2.3.3.1. Viceministerio de Transportes	47
CAPÍTULO III	
3. FACTORES DETERMINANTES Y CONDICIONANTES DEL TEMA	49
3.1. Aspectos Generales de Bolivia	49
3.1.1. Población	49
3.1.2. Aspectos económicos	50
3.2. Programación y Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte	52

3.3. Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte con Financiamiento Interno.	58
3.4. Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte con Financiamiento Externo	62
3.5. Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del sector transporte por tipo de proyecto.	66
3.6. Producto Interno Bruto del Sector Transporte.	71
3.7. Longitud de carreteras construidos según tipo de red.	71
CAPÍTULO IV	
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	78
4.1. CONCLUSIONES	78
4.1.1. Conclusión General	78
4.1.2. Conclusiones Específicas	78
4.2. APOORTE DE INVESTIGACIÓN A LA MENCIÓN	82
4.3. VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS	82
4.4. EVIDENCIA TEÓRICA	84
4.5. RECOMENDACIONES	85
4.5.1. Recomendaciones específicas	85
5. BIBLIOGRAFÍA	86
6. ANEXOS	I

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICOS	Págs.
GRÁFICO N° 1 PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje)	54
GRÁFICO N° 2 COMPARACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs)	56
GRÁFICO N° 3 EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs)	59
GRÁFICO N° 4 COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs)	60
GRÁFICO N° 5 COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR RECURSOS DEL FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs. y porcentaje)	60
GRÁFICO N° 6 EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN	63

PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs.)

GRÁFICO N° 7 **64**

COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs)

GRÁFICO N° 8 **65**

COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR RECURSOS DEL FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs. y porcentaje)

GRÁFICO N° 9 **68**

EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2017 (Millones de Bs.)

GRÁFICO N° 10 **70**

COMPARACION DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PUBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2017 (Millones de Bs.)

GRÁFICO N° 11 **72**

PRODUCTO INTERNO BRUTO TOTAL Y DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y porcentaje, a precios de 1990)

GRÁFICO N° 12 **74**

COMPARACIÓN PIB SECTOR TRANSPORTE Y PRODUCTO INTERNO BRUTO TOTAL, 1998-2017 (En millones de Bs. a precios 1990)

GRÁFICO N° 13	76
LONGITUD DE CARRETERAS CONSTRUIDOS SEGÚN TIPO DE RED (En miles de kilómetros)	
GRÁFICO N° 14	77
COMPARACIÓN DE LONGITUD DE CARRETERAS CONSTRUIDOS SEGÚN TIPO DE RED (En miles de kilómetros)	
GRÁFICO N° 15	86
RELACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO, PIB TRANSPORTE Y LA TASA DE CRECIMIENTO; 1998-2017 (Millones de Bs y Porcentaje.)	

ANEXO

ANEXO N° 1 **I**
PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA
DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje)

ANEXO N° 2 **II**
PROMEDIO, ACUMULADO DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-
2017 (Millones de Bs. y Porcentaje).

ANEXO N° 3 **II**
EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FUENTE DE
FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones
de Bs.)

ANEXO N° 4 **III**
PROMEDIO, ACUMULADO DE LA Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE
INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR
TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs.)

ANEXO N° 5 **IV**
PORCENTAJE PROMEDIO DE PARTICIPACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR RECURSOS CON
FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017
(Porcentaje)

ANEXO N° 6 **IV**
PARTICIPACION DE LOS RECURSOS INTERNOS EN EL PRESUPUESTO DE
INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (En porcentaje)

ANEXO N° 7 **V**
EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR
TRANSPORTE CON FINANCIAMIENTO EXTERNO BOLIVIA; 1998-2017 (Millones
de Bs.)

ANEXO N° 8 **VI**
ACUMULADO, PROMEDIO DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO
DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje)

ANEXO N° 9 **VII**
EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR TIPO DE
PROYECTO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs.)

ANEXO N° 10 **VIII**
PROMEDIO, ACUMULADO DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE
INVERSIÓN PÚBLICA POR TIPO DE PROYECTO DEL SECTOR TRANSPORTE;
1998-2017 (Millones de Bs.)

ANEXO N° 11 **IX**
PRODUCTO INTERNO BRUTO REAL TOTAL Y DEL SECTOR TRANSPORTE;
1998-2017 (Millones de Bs. y porcentaje a precios de 1990)

ANEXO N° 12 **X**
LONGITUD DE CARRETERAS CONSTRUIDAS SEGÚN TIPO DE RED (En miles
de kilómetros)

RESUMEN

La presente investigación, responde a la mención Gestión de Proyectos y Presupuesto. Estudia la importancia del financiamiento en la fase de ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte en Bolivia de 1998 al 2017. Identifica la dependencia del financiamiento externo en la fase de ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte en Bolivia, el objetivo general es demostrar la importancia del financiamiento en la fase de ejecución de la citada investigación; la hipótesis sostiene que el incremento en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con financiamiento externo contribuye al crecimiento del Producto Interno Bruto del Sector Transporte. El método que se utiliza para el presente tema de investigación es el deductivo. El tipo de investigación es descriptivo, cuantitativo, explicativo y longitudinal. El trabajo de investigación, se realizó en base a información con fuentes secundarias para la información documental y estadística de entidades e instituciones como: Ministerio de Economía y Finanzas Publicas, Ministerio de Obras Públicas y Vivienda así como Ministerio de Planificación del Desarrollo, Vice Ministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE), y el Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda.

Palabras clave: Presupuesto de Inversión Pública, Transporte, Producto Interno Bruto y Financiamiento Externo.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación corresponde a la Mención Gestión de Proyectos y Presupuesto, con el título “**EL FINANCIAMIENTO EN LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998 – 2017**”, la elaboración inicia en los talleres del Instituto de Investigaciones Económicas (I.I.E.); en una primera fase se elabora la referencia metodológica con la recopilación de información documental, teórica y estadística; como segunda fase se elabora el Perfil de Investigación Científica y en una tercera fase se concluye con la redacción de la Tesis.

La investigación científica se desarrolla en los siguientes capítulos:

CAPÍTULO I. Presenta la Referencia Metodológica de Investigación donde se precisa la delimitación del tema, el objeto de investigación; se identifica las categorías y variables económicas; se plantea la identificación y formulación del problema; el planteamiento de objetivos, la hipótesis, además se elabora la referencia metodológica incluyendo conceptos y teorías relacionadas al tema de investigación.

CAPÍTULO II. Se fundamenta con aspectos de Políticas, Normas e Institucional, que influyen sobre las categorías y variables económicas del presente trabajo, incluye aspectos legales referentes al Sector Público y al Presupuesto de Inversión Pública y políticas implementadas en temas de ejecución, asignación y distribución del Presupuesto de Inversión Pública.

CAPÍTULO III. Se desarrolla los factores determinantes y condicionantes del tema de Investigación, se realiza una descripción, explicación y una comparación entre los dos periodos de estudio (Modelo de Economía de Mercado y Modelo de Economía Plural) a partir de variables económicas: Programación y Ejecución del presupuesto de Inversión Pública, ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública con fuente de financiamiento interno, ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública

con fuente de financiamiento externo, ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyectos, Producto Interno Bruto del Sector Transporte y longitud de carreteras construidas por tipo de red. Que responden el problema de investigación, además de explicar los objetivos planteados y que a su vez contribuirá en la verificación de la hipótesis.

CAPÍTULO IV. Se desarrolla las conclusiones del tema de investigación, el aporte de la investigación a la mención Gestión de Proyectos y Presupuesto, la verificación de la Hipótesis, la evidencia teóricas y las recomendaciones.

CAPÍTULO I

REFERENCIA METODOLÓGICA DE INVESTIGACIÓN

CAPÍTULO I

1. REFERENCIA METODOLÓGICA DE INVESTIGACIÓN

1.1. DELIMITACIÓN DEL TEMA

1.1.1. Delimitación Temporal

La investigación comprende 20 años de estudio desde 1998 a 2017, dividido en dos periodos; periodo de Economía de Mercado (1998 - 2005) y el periodo de Economía Plural (2006 - 2017), que permiten el análisis del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.

1.1.1.1. Primer Periodo (1998 - 2005): Modelo de Economía de Mercado

Este modelo económico implementado a partir del año 1985 con la aplicación del Decreto Supremo 21060, bajo el criterio de eficiencia, regulación de precios, privatización y capitalización de empresas estatales, asumiendo que el mercado es el mejor asignador de recursos de manera eficiente y equitativa¹.

El Estado pierde su soberanía respecto a las condiciones impuestas por las agencias multilaterales y los grandes inversores que limitan el accionar estatal a sus propias necesidades; se redujo drásticamente el gasto público.² La participación del Estado en la economía se limita a corregir las distorsiones del mercado, dejando al sector privado como agentes económicos para restablecer el equilibrio y crecimiento de la economía”³.

A consecuencia de una intervención del Estado poco significativa y a una tendencia decreciente del financiamiento interno, el Presupuesto de Inversión Pública del Sector

¹Confederación de empresarios privados de Bolivia (CEPB). (2013). *“Inversiones y crecimiento en Bolivia: Desencuentros recurrentes”*, p. 4.

²Sader, E. y Gentili, P. (2003). *“Neoliberalismo: un balance provisorio”*: La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social. Buenos Aires, Argentina: CLACSO. Segunda Edición.

³Ticona, R. (Octubre de 2014). “El Proceso de descentralización de la inversión público regional”. *Revista El Economista* N° 47, p. 17.

Transporte cuenta con mayor Financiamiento Externo de organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial.

1.1.1.2. Segundo Periodo (2006 - 2017): Modelo de Economía Plural

El Modelo de Economía Plural, denominado “Modelo Económico Social Comunitario y Productivo”, se implementa a partir del 2006, el Estado desempeña un rol importante se establece un nuevo Gobierno que elabora el Plan Nacional de Desarrollo para vivir bien; correspondiente al periodo 2007 - 2011. Se caracteriza por la mayor participación de los recursos del Impuesto Directo a los hidrocarburos (IDH) que provocan una bonanza económica, y un incremento del Financiamiento Interno con respecto al externo.

Desde una perspectiva sectorial, la captación de recursos de financiamiento externo está liderada por la inversión pública en Infraestructura, es en este sentido el financiamiento contratado está dirigido al sector Transportes. La distribución de los desembolsos del financiamiento externo por sector está liderada por el sector transportes⁴

1.1.2. Referencia Histórica

Los aspectos considerados en la referencia histórica de la presente investigación, se estudiarán referencialmente para aclarar aspectos del tema de investigación y no con la finalidad de explicar el problema, variables o demostrar la hipótesis. El periodo de estudio considera a los años 1990 – 1998, si bien no forman parte de los años de investigación, permitirán relacionar las reformas económicas e institucionales que surgen durante este lapso de tiempo y se consideran al momento del análisis de las categorías y variables económicas, para mejor comprensión de su comportamiento.

Entre las reformas económicas e institucionales que emergieron podemos considerar:

⁴ Viceministerio de inversión pública y financiamiento externo. (2013). “Informe 2012 sobre Inversión Pública y Financiamiento para el Desarrollo en Bolivia”, pp. 98-100.

La Ley de Administración y Control Gubernamentales N° 1178 del 20 de Julio de 1990 que tiene el objetivo de organizar, ejecutar y controlar la captación y el uso eficiente y eficaz de los recursos públicos.⁵

La Ley de Participación Popular ley N°1551 de 20 de abril de 1994, indica que los Recursos del Tesoro General de la Nación: Procura mejorar la calidad de vida de la mujer y el hombre boliviano, con una más justa distribución y mejor administración de los recursos públicos.⁶

El Ley de capitalización (Ley N° 1544 de 21 de marzo de 1994), dispuso la conversión de las empresas estatales en sociedades de economía mixta y autorizó la capitalización de éstas con un aumento de capital proveniente de empresas nacionales o extranjeras. En el sector transportes, se capitalizaron la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) y el Lloyd Aéreo Boliviano (LAB).⁷

Ley de Descentralización Administrativa N°1654 del 28 de julio de 1995, la cual asignó competencias en los diferentes niveles de gobierno en cuanto a construcción y mantenimiento de carreteras⁸. Las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública del 18 de Junio de 1996, que es el conjunto de normas, instrumentos y procedimientos comunes para todas las entidades del Sector Público mediante los cuales se relacionan y coordinan entre sí para formular, evaluar, priorizar, financiar y ejecutar los Proyectos de Inversión Pública que en el marco de los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental y Municipal constituyan las opciones más convenientes desde el punto de vista económico y social⁹. Sistema Presupuestario de Bolivia que preverá en función de las prioridades de la política gubernamental, los montos y fuentes de los recursos

⁵ Ley N° 1178 “*Ley de Administración y Control Gubernamentales*” de 20 de julio de 1990. Art. 1.

⁶ Ley 1551 “*Ley de Participación Popular*” del 20 de Abril de 1994. Art. 1.

⁷ Ley 1544 “*Ley de Capitalización*” del 21 de marzo de 1994.

⁸ Ley 1654 “*Ley de Descentralización Administrativa*” del 28 de julio de 1995.

⁹ R.S. 216768. “*Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública*” de junio 18 de 1996.

financieros para cada gestión anual y su asignación a los recursos monetarios de la programación de operaciones y la organización administrativa adoptada¹⁰.

En el transporte carretero, entre las reformas más importantes, está el proceso de descentralización (1996) y recentralización (1998) del Servicio Nacional de Caminos (SNC). El primero consistió en delegar a las prefecturas departamentales la administración de toda la red vial carretera de su jurisdicción a través de los Servicios Departamentales de Caminos. Y el segundo, consistió en la redefinición de un Sistema Carretero Nacional (Red Vial Fundamental) administrado entonces por el Servicio Nacional de Caminos, una Red Complementaria (Red Vial Departamental) que se mantiene administrada por las Prefecturas, a través de los Servicios Departamentales de Caminos (D.S.25134 de 31 de agosto de 1998) y la Red Vial Municipal, administrada por los Gobiernos Municipales.¹¹

Ley de capitalización (ley N° 1544 de 21 de marzo de 1994), ley que se aplica a cuatro de los sectores más importantes de la economía, electricidad, telecomunicaciones, hidrocarburos y transportes. La capitalización consistió en transferir determinadas empresas públicas al sector privado a través de la inyección de capital fresco privado a cambio del 50% en la participación del patrimonio y 100% del control gerencial, duplicando de esta manera el capital de la nueva empresa. Para ello se creó un sistema de ahorro de largo plazo para redistribuir los ingresos de manera directa a la población y no a través de programas de estado. En el sector transporte, las empresas capitalizadas fueron: Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) y la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE).¹²

¹⁰ Ministerio de economía y finanzas públicas, (2015). “Reglamento específico del Sistema de Presupuesto”.

¹¹ Unidad de análisis de políticas sociales y económicas área macrosectorial. (Octubre 2009). “El sector del transporte”. Tomo IV. p. 27-28.

¹² Unidad de análisis de políticas sociales y económicas - UDAPE. (2005). “Estructura del sector transporte en Bolivia”, p. 25.

1.1.3. Delimitación General

1.1.3.1. Espacial

El espacio geográfico considerado para el presente trabajo de investigación es Bolivia, que cuenta actualmente con una extensión de 1.098.581 km² y tiene una población de 10.4 millones habitante.

1.1.3.2. Sectorial

El estudio de la investigación considera el comportamiento del Sector Fiscal mediante el Presupuesto de Inversión Pública y el Sector Transporte.

1.1.3.3. Institucional

La investigación considera las siguientes instituciones:

- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
- ✓ Vice Ministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE).
- ✓ Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

1.1.3.4. Mención

La presente investigación tiene relación con la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos por el estudio del financiamiento de los proyectos de inversión estatal, además de estudiar los instrumentos y técnicas que fortalezcan el conocimiento de la aplicación de los sistemas de Inversión y presupuesto en el Sector Transporte, para contribuir al cumplimiento de las políticas del Plan General de la Nación.

1.1.4. Restricción de Categorías y Variables Económicas

1.1.4.1. Categoría Económica

- ✓ C.E.1: Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte
- ✓ C.E.2: Sector Transporte

1.1.4.2. Variables Económicas:

- ✓ **V.E.1.1:** Programación y Ejecución del presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte
- ✓ **V.E.1.2:** Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Fuente de Financiamiento interno del Sector Transporte.
- ✓ **V.E.1.3.** Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Fuente de Financiamiento externo del Sector Transporte.
- ✓ **V.E.1.4:** Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto del Sector Transporte.
- ✓ **V.E.2.1:** Producto Interno Bruto real del Sector Transporte
- ✓ **V.E.2.2:** Longitud de carreteras construidos según tipo de red

1.2. PLANTEAMIENTO DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

La importancia del Financiamiento en la Fase de Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte de Bolivia; 1998-2017.

1.3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.3.1. Problematicación

La investigación identifica las siguientes categorías económicas para el análisis de la misma.

1.3.1.1. Problematicación de Categorías Económicas

1.3.1.1.1. Presupuesto de Inversión Pública

Para ambos periodos de estudio el Presupuesto de Inversión Pública en Bolivia se caracteriza por una ejecución presupuestaria por debajo de lo programado.

- ✓ **V.E.1.1. Programación y Ejecución del presupuesto de Inversión Pública del sector Transporte**

La ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del sector Transporte en el primer periodo es mayor a la programación, el comportamiento de la variable

económica para el segundo periodo cambia, la ejecución presupuestaria está por debajo de la programación.

✓ **V.E.1.2. Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Fuente de Financiamiento interno del Sector Transporte.**

El Presupuesto de Inversión Pública programado del sector transporte con Financiamiento Interno es creciente, sin embargo en ambos periodos se registra una ejecución presupuestaria por debajo de la programación.

✓ **V.E.1.3. Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Fuente de Financiamiento externo del Sector Transporte.**

El Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Externo es creciente, en el segundo periodo la ejecución está por debajo de la programación presupuestaria, se registra mínimas ejecuciones en el segundo periodo y el crédito externo muestra un comportamiento creciente.

✓ **V.E.1.4. Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto del Sector Transporte.**

Este sector abarca diferentes modos de transporte, entre los que se encuentran: el transporte aéreo, el transporte terrestre que consta del transporte ferroviario y carretero. De las cuales se prioriza el transporte terrestre, se destina mayor presupuesto de inversión pública para proyectos en construcción, mantenimiento y rehabilitación de carreteras.

1.3.1.1.2. Sector Transporte

El sector del transporte representa uno de los sectores más importantes de la economía y es un sector que por sus características, los modos que abarca y su importancia tiene un comportamiento creciente.

✓ **V.E.2.1. Producto Interno Bruto real del sector transporte.**

El Producto Interno Bruto del transporte es creciente, sin embargo el aporte al PIB total es inestable, al ser el sector transporte un sector que se relaciona con varios sectores por lo menos con unos seis, su inestabilidad afecta a los mismos y al crecimiento económico del país.

✓ **V.E.2.2: Longitud de carreteras construidos según tipo de red.**

La construcción de carreteras de la red fundamental, departamental y municipal en ciertos casos no llega a concluirse, dejando las carreteras en media construcción, se observa deficiencias en las carreteras, no se realizan el mantenimiento oportuno.

1.3.2. Identificación del Problema

Dependencia del financiamiento externo en la fase de ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión pública del Sector Transporte en Bolivia.

1.3.3. Justificación del Tema de Investigación

1.3.3.1. Justificación Económica

El sector del transporte representa uno de los sectores más importantes de la economía por su incidencia en el resto de los sectores de la economía si se cuenta con una infraestructura adecuada en transporte provoca una mayor competitividad, tanto de las empresas como del país en su conjunto, una expansión en la producción industrial, agropecuaria, extractiva, en general en todos los sectores productivos y de servicios se dará casi de inmediato, y contribuye a un incremento del Producto Interno Bruto.

La inversión pública en transporte es una de las más importantes con relación al total de la inversión pública ejecutada. Desde el punto de vista de la financiación, los proyectos

de infraestructura de transporte se caracterizan por su coste elevado, su largo período de preparación y construcción y su fuerte dependencia del sector público.¹³

1.3.3.2. Justificación Social

La presente investigación es relevante en lo social por la importancia del Sector Transporte en la fuerte influencia sobre las diferentes actividades económicas que realiza la población que se desenvuelve dentro del territorio boliviano.

1.3.3.3. Justificación Institucional

El presente trabajo responde a la formulación de políticas de planificación, de ordenamiento territorial e intersectoriales principalmente en el ámbito económico y social; donde se formula planes de desarrollo, instrumentos metodológicos y programación presupuestaria. También contempla la dinámica y marco institucional donde se realiza la gestión y canalización de financiamiento y asignación de recursos para la inversión pública.

1.3.3.4. Justificación Teórica

El presente trabajo de investigación está enfocado a un análisis sobre del financiamiento del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución en los Proyectos del Sector Transportes de Bolivia, a través de los paradigmas teóricos de los autores Musgrave, Enrique Sierra y Ricardo Cibotti que explican la intervención del Estado en la distribución de recursos de Inversión Pública dirigida a la ejecución de Proyectos del Sector, también explica la importancia del cumplimiento del Ciclo de Vida del Proyecto planteado por los hermanos Sappag Chain y Mokate, que para el caso de nuestro contexto se encuentran reflejados en el Sistema Nacional de Inversión Pública.

¹³ Turró Calvet, M. (2010). *“La evaluación de proyectos de inversión en transporte por parte de las instituciones financieras internacionales: la experiencia del Banco Europeo de Inversiones”*. p.55.

1.3.3.5. Justificación de la Mención

La presente investigación proporciona el análisis en la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos sobre el financiamiento del Presupuesto de Inversión Pública en fase de Ejecución de los Proyectos que forman parte del Sector de Transportes, su importancia como tal en el Presupuesto de Inversión Pública en el marco de las competencias y obligaciones a nivel nacional.

1.4. PLANTEAMIENTO DE OBJETIVOS

1.4.1. Objetivo General

Demostrar la importancia del financiamiento en la Fase de Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del sector Transporte de Bolivia.

1.4.2. Objetivos Específicos

- ✓ **O.E.1.1: Identificar** el cumplimiento de la programación respecto a la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.
- ✓ **O.E.1.2 Determinar** el aporte de los principales recursos con fuente de financiamiento interno en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.
- ✓ **O.E.1.3: Verificar** la contribución de los recursos con fuente de financiamiento externo en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.
- ✓ **O.E.1.4: Diferenciar** la distribución de la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto del Sector Transporte.
- ✓ **O.E.2.1: Relacionar** el Sector Transporte con el Producto Interno Bruto.
- ✓ **O.E.2.2: Comparar** la longitud de carreteras construidos según tipo de red.

1.5. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS

El incremento en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con financiamiento externo contribuye al crecimiento del Producto Interno Bruto del Sector Transporte.

1.6. APLICACIÓN METODOLÓGICA

1.6.1. Método de la Investigación

El método que se utiliza para el presente tema de investigación es el deductivo, que parte de un análisis general para llegar a lo particular.¹⁴ Es decir se considera las Categorías Económicas en un análisis general y las Variables Económicas en un análisis particular.

1.6.2. Tipo de Investigación

El tipo de investigación es descriptivo, cuantitativo, explicativo y longitudinal¹⁵.

La investigación tiene un enfoque cuantitativo porque se fundamenta en la medición y análisis estadístico del presupuesto de inversión pública del sector transporte. Es una investigación de tipo correlacional porque establece la vinculación de categorías con variables económicas.

Se emplea el “diseño de investigación longitudinal para comparar datos” de dos periodos de tiempo Economía de Mercado (1998-2005) y Economía Plural (2006-2017). Procedimiento que permite realizar deducciones de carácter descriptivo y explicativo, de la investigación para explicar el problema y la hipótesis.

1.6.3. Fuentes de Información

El trabajo de investigación, se realizó en base a información con fuentes secundarias, obtenida en libros, reportes, documentos, información de tipo estadístico y teórica, páginas web de entidades e instituciones como: UDAPE, VIPFE, Ministerio de Economía y Finanzas Publicas, Ministerio de Obras Públicas y Vivienda así como:

La información documental para la realización del presente trabajo consistió en la revisión de tesis, textos, informes, pappers, periódicos referidos al tema.

¹⁴ Hernández Sampieri, R. Fernández Collado, C. y Del pilar Baptista, L M. (2006). “Metodología de la Investigación”. México. 5ta Edición Cap. 1. p.3.

¹⁵ Hernández Sampieri, R. (1998). “Metodología y Técnicas de Investigación”. Edit. McGraw-Hill. México.

La información estadística que se utilizó para la elaboración de cuadros y graficas estadísticos fueron proporcionados por:

- ✓ Ministerio de Planificación del Desarrollo.
- ✓ Vice Ministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE).
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
- ✓ Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda.

Se realizó la revisión de textos de diferentes autores relacionados con el tema.

1.6.4. Instrumentos de la Investigación

Los instrumentos de investigación que se utilizan en la investigación son: Matemática, estadística descriptiva.

1.6.5. Procesamientos de la Información

Para el trabajo de investigación se realiza la tabulación de datos estadísticos para la elaboración de promedios, porcentajes, acumulados, máximos y mínimos y los respectivos gráficos como diagramas, esquemas para explicar el comportamiento de las variables que explican las categorías del estudio de investigación.

1.6.6. Análisis de Resultados

A través de la evaluación e interpretación de los datos estadísticos, mediante la descripción y comparación de ambos periodos, se logra responder a cada objetivo específico, que responden las variables económicas y estas a su vez explican la categoría económica que se plantea en el presente trabajo de investigación. A partir de éste se procede a elaboración las conclusiones que van a responder a la hipótesis y se finaliza con las recomendaciones del tema de investigación.

1.7. FUNDAMENTO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

1.7.1. Aspectos conceptuales y definiciones

1.7.1.1. Proyecto¹⁶

Un proyecto es la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de un problema tendiente a resolver, entre tantos, una necesidad humana que surge de las necesidades individuales de las personas, las que deben ser satisfechas por medio de una adecuada asignación de los recursos, teniendo en cuenta la realidad social, cultural y política.

Cualquiera que sea la idea que se pretende implementar, la inversión, la metodología o la tecnología por aplicar, ella conlleva necesariamente la búsqueda de proposiciones coherentes destinadas a resolver las necesidades de la persona humana.

El proyecto surge como respuesta a una “idea” que busca la solución de un problema (reemplazo de tecnología obsoleta, abandono de una línea de productos) o la manera de aprovechar una oportunidad de negocio. Ésta por lo general corresponde a la solución de un problema de terceros.

Se pretende dar la mejor solución al “problema económico” que se ha planteado y así conseguir que se disponga de los antecedentes y la información necesaria para asignar racionalmente los recursos escasos a la alternativa de solución más eficiente y viable, frente a una necesidad humana percibida.

1.7.1.2. Inversión Pública¹⁷

Se entiende por Inversión Pública todo gasto de recursos de origen público destinado a incrementar, mejorar o reponer las existencias de capital físico de dominio público y/o de capital humano, con el objeto de ampliar la capacidad del país para la prestación de servicios, o producción de bienes.

¹⁶ Sapag, Nassir y Sapag, Reinaldo. (2007). Cap. 1. “*Preparación y Evaluación de proyectos*”. Bogotá, Colombia: Quinta edición.

¹⁷Ministerio de hacienda. (2003). “*Normas básicas – Sistema nacional de inversión pública*”. p. 3.

1.7.1.3. Proyecto de Inversión Pública¹⁸

Un proyecto de inversión se puede entender como un paquete discreto de inversiones, insumos y actividades diseñado con el fin de eliminar o reducir varias restricciones al desarrollo, para lograr uno o más productos o beneficios en términos del aumento de la productividad y el mejoramiento de la calidad de un grupo de beneficiarios dentro de un determinado periodo de tiempo. Un proyecto surge de la identificación y priorización de unas necesidades, que serán atendidas de manera determinada en la preparación y formulación del mismo.

1.7.1.4. Presupuesto de Inversión Pública¹⁹

El Presupuesto de Inversión Pública es el conjunto de recursos asignados para la realización de los proyectos de Programa de Inversión Pública, que deben ser incorporados en los presupuestos institucionales de cada entidad pública y en el Presupuesto General de la Nación (PGN) para cada gestión fiscal. Y solo forman parte los proyectos del programa de Inversión Pública que cuenten con financiamiento asegurado.

1.7.1.4.1. Presupuesto Programado

Es la actividad planeada del Estado, que por medio del presupuesto prevén ingresos y gastos, que generalmente es para un año²⁰.

1.7.1.4.2. Presupuesto Ejecutado

Se fundamenta por la presentación de los presupuestos en actividades y en proyectos, de forma que se puedan evaluar sus objetivos alcanzados y sus resultados. La ejecución del presupuesto público, no sólo permitía incrementar la eficacia de la “Administración Pública”, sino también informaba a los ciudadanos sobre los beneficios de la actividad pública²¹.

¹⁸ Mokate, K. (2004). “*Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión*”. Cap. El Proyecto de Inversión y el Ciclo del Proyecto. p. 1-18. Bogotá, Colombia: Segunda edición.

¹⁹ Normas básicas del sistema nacional de inversión pública. Art.12. p. 5 - 6.

²⁰Duverger. M. (1960). “*Instituciones Financieras*”. Brcelona, España: Editorial Bosh.

²¹IBID 17.

1.7.1.5. Financiamiento

Conjunto de recursos monetarios financieros utilizados para llevar a cabo una actividad económica, con la característica de que generalmente se trata de sumas tomadas a préstamo que complementan los recursos propios.²²

“Es el acto de hacer uso recursos económicos para cancelar obligaciones o pagar bienes, servicios o algún tipo de activo particular. El financiamiento puede provenir de diversas fuentes.”²³ Las principales fuentes son:

- **Financiamiento interno** ²⁴

“Es la aportación de recursos económicos necesarios para el buen funcionamiento del Estado, para poder mantener el aparato productivo del país.” Los recursos internos en el país están conformados por el Tesoro General de la Nación, Fondo de compensación, Coparticipación tributaria, Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus derivados (IEHD), Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), Regalías y Recursos Propios.

- **Financiamiento externo**

“Es aquel que proviene de los créditos bancarios o de la emisión de valores como las acciones y las obligaciones”. En el país, los recursos externos están conformados por donaciones y crédito externo.

1.7.1.6. Fuentes de financiamiento

Son entidades nacionales o externas que proporcionan apoyo financiero para la implementación de programas o proyectos de inversión pública.²⁵

²²Castro, F. Losay, J.C. & Mayorga, C. V. (2013). “Estrategia de financiamiento para la ampliación de una microempresa e introducción del producto al mercado del calzado femenino masha”. (Tesis de pregrado). Universidad de Guayaquil. Ecuador.

²³ Sabino, C. (1991). *Diccionario de Economía y Finanzas*. Caracas, Venezuela: Ed. Panapo. p. 138.

²⁴ Zorrilla, A. (1987). *Diccionario de Economía*. México: Ed. Limusa. Segunda Edición. p. 89.

²⁵ Ortigón, Edgar y Pacheco, J. F. “*Los sistemas nacionales de inversión pública en Centroamérica: marco teórico y análisis comparativo multivariado*”. p. 13.

A los efectos del SNIP, se identifican las siguientes fuentes de financiamiento para los proyectos de inversión pública:

Recursos del Tesoro General de la Nación: Son los recursos, administrados por el Gobierno Central que se transfieren a las entidades de la Administración Central y al Fondo Compensatorio de Regalías creado por la Ley 1551 de 20 de abril de 1994, para financiar el Presupuesto de Inversión Pública, de conformidad a normas emitidas anualmente por el Órgano Rector para su incorporación en el PGN.

Recursos Específicos de las Entidades Públicas: Son recursos que de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, se perciben y administran directamente por las entidades públicas y se totalizan para financiar sus Presupuestos de Inversión pública y que deben ser incorporados en el PGN.

Recursos Externos: Son recursos que el Órgano Rector del SNIP contrata de Organismos Financieros Multilaterales, Agencias de Cooperación Internacional y Gobiernos, mediante convenios de crédito o donación, y que se transfieren a las entidades del sector público para financiar el Programa de Inversión Pública, de conformidad a los procedimientos establecidos en las presentes normas básicas, sus reglamentos y lo establecido en los respectivos convenios de financiamiento.²⁶

1.7.1.7. Modos de transporte

Este sector abarca diferentes modos de transporte, entre los que se encuentran: el transporte aéreo, el transporte acuático que a su vez consta del transporte fluvial, lacustre y marítimo y el transporte terrestre que consta del transporte ferroviario y carretero.

²⁶ IBID 20- p. 3.

1.7.2. Aspectos teóricos de la investigación

1.7.2.1. Teoría del sector público²⁷

En la teoría del sector público de Stiglitz, la asignación de los recursos que tienen la prioridad de que no es posible mejorar el bienestar de ninguna persona sin empeorar el de alguna otra se dice que son eficientes en el sentido de Pareto u óptimas en el sentido de Pareto.

Joseph Stiglitz se refiere a la participación del Estado en la economía mediante la inversión, como parte de una política pública, se debe a la presencia de fallos en el mercado, los cuales son: Competencia imperfecta, Bienes públicos, las Externalidades, Mercados incompletos y la Información imperfecta. Al respecto, incluso en una economía eficiente en el sentido de Pareto, la distribución de la renta generada por la economía de mercado, puede que no sea socialmente equitativa y la evaluación del bienestar de cada individuo, en función de cómo lo perciben cada uno de ellos, no es un criterio adecuado para emitir juicio de valor sobre el bienestar.

Fallo de la competencia imperfecta, un mercado eficiente se da cuando existen una cantidad grande de empresas, las cuales crean que no pueden influir en los precios. Al respecto, para que una economía sea eficiente en el sentido de Pareto, exige que haya más que una cierta competencia.

Sin embargo, puede existir competencia limitada, como cuando los costos medios de producción de una empresa decrecen mientras produce más.

- ✓ Bienes públicos: El mercado privado no suministra bienes públicos, si lo hacen es de manera insuficiente, por lo que es preciso que el estado los suministre.
- ✓ Externalidades: Las externalidades pueden ser positivas que traigan beneficio a otras personas, ó negativas que afecten a otras personas o empresas generando costos.

²⁷ Stiglitz, J. (2012). *“La Economía del Sector Público”*. Tercera edición. Cap. 3. p. 69.

- ✓ Mercados incompletos: La provisión de seguros y capitales por parte del mercado privado es ineficiente, por lo que el estado debe intervenir estableciendo programas de seguros ó garantizando préstamos concedidos por los bancos, por ejemplo a los estudiantes, que buscan financiar sus estudios universitarios ó comprar una vivienda.
- ✓ Fallos de la información: El mercado generalmente suministra información incompleta a los consumidores, por lo que el estado debe intervenir para remediar este fallo, partiendo de que la información es muchas veces un bien público y suministrar información a una persona mas no significa reducir la cantidad que tiene otra.

Acciones del estado²⁸

Según la Teoría del Sector Público el Estado cumple las siguientes acciones:

- ✓ Acción de Regulación: Tienen por objeto inducir a los agentes económicos hacia determinados comportamientos. El Estado tanto en la producción de bienes y servicios como al instalar capacidad productiva influye sobre las decisiones que se derivan del mercado; sin embargo, existen acciones cuyo único objetivo es la regulación en sí misma, son típicamente normativas caracterizadas, porque para cumplir con sus propósitos no necesitan que el estado movilice directamente recursos físicos y financieros como los demandados por otro tipo de acciones.
- ✓ Acciones de Producción de Bienes y Servicios: El Estado por naturaleza tiene bajo su responsabilidad la organización y la prestación de servicios de justicia, policía, defensa nacional, propiedades, etc. Desde el punto de vista económico lo que se denomina “administración pública” puede concebirse como una unidad productora de ciertos servicios indispensables en una comunidad organizada que combina factores de producción, genera valor agregado de la eficiencia con qué función y de los recursos que se asigne.

²⁸Cibotti. R y Sierra. E. (1981). El Sector Público en la planificación del desarrollo. México: Siglo XXI.

Las causas que determinan la extensión de las actividades estatales hasta este tipo de acciones son muy variadas; una se vincula con la ideología del gobierno, otra responde a consideraciones técnicas.

- ✓ Acciones de Acumulación: Contribuyen a la formación del acervo de instalaciones y equipo necesario para efectuar la prestación de servicios públicos tales como la construcción de empresa de semillas, adquisición de los edificios de la administración pública, etc. Se refiere a una ejecución delegada del bien de capital, como en la mayoría de los casos se trata de construcción de equipamiento o instalación el proyecto de ingeniería lo realiza el estado y solo queda a cargo de la entidad su ejecución, en este caso quedaría a cargo de nuestros productores campesinos.

- ✓ Acciones de Financiamiento: Para que el Estado pueda obtener los insumos y factores necesarios para la producción y acumulación, y debe movilizar medios de pagos que le permitan trasladar dichos recursos físicos al ámbito de la economía Estatal.

Funciones Fiscales del Sector Público:²⁹

Es importante el hecho de que el mecanismo de mercado por sí sólo no puede realizar todas las funciones económicas. La política pública es necesaria para guiar, corregir y complementar al mercado en algunos aspectos

- ✓ Función de Asignación: Determinados bienes no pueden proveerse mediante el sistema de mercado, es decir, a través de transacciones entre consumidores y productores individuales, por lo que el mercado falla totalmente o puede funcionar únicamente de una manera ineficaz, este es el caso de los bienes sociales donde

²⁹Musgrave. R. A. (1999). *Hacienda Pública Teórica y Aplicada*. Quinta edición. Editorial McGraw - Hill. Cap.1. pp. 4-9.

sería ineficaz excluir aun consumidor de la participación de los beneficios, esta participación no reduce el consumo de otro, aunque la necesidad de provisión pública puedes urgir incluso en situaciones donde el consumo es rival.

El problema por tanto consiste en cómo debería el gobierno determinar la cantidad de estos bienes que se ha de proveer y cuánto se debería pedir pagara un consumidor determinado. Pero esto no resuelve el problema, la dificultad radica en cómo valora estos beneficios el que los recibe, en esta situación el proceso político entra en escena como sustituto del mecanismo de mercado.

- ✓ **Función de Distribución:** Los aspectos distributivos son un importante punto de controversia donde se debe tener en cuenta que la distribución mediante el mercado supone un grado sustancial de desigualdad especialmente en la distribución de la renta del capital la mayoría coincidiría en la necesidad de algún ajuste que pueden comportar “costes de eficiencia” que deben ser tenidos en cuenta en el diseño de las políticas distributivas.

- ✓ **Función de Estabilización:** Esta actividad presupuestaria trata de las medidas que se ocupan del desempleo, la inflación y el crecimiento económico. Actualmente está muy extendida la idea de que los mercados y las empresas privadas constituyen la clave del éxito de una economía, mientras que el Estado desempeña un papel importante como complemento del mercado. Sin embargo, el carácter exacto de ese papel continúa siendo un motivo de controversias.

1.7.2.2. Deuda pública³⁰

- ✓ Según Musgrave y Musgrave (1992) los servicios públicos deben ser financiados de acuerdo al beneficio que reportan, para ello es importante considerar la naturaleza del gasto que se va a financiar; esto es:

³⁰ Cuamatzin, B. F. (2006). Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. Referentes teóricos para el análisis de la deuda pública. Vol. XXI. p. 243.

Si se trata de gastos de inversión, para obras de infraestructura por ejemplo, el beneficio no lo adquiere la generación actual, éste se distribuye en el tiempo sobre las generaciones futuras; por lo tanto, el financiamiento debe hacerse mediante la emisión de deuda pública, lo cual garantiza que su costo se distribuya también en el tiempo sobre las distintas generaciones beneficiadas.

- ✓ Stiglitz (2000) establece de igual forma, la misma diferencia cuando plantea que es adecuado el financiamiento a través de deuda pública en el caso de una carretera, una escuela o un proyecto industrial, que brindarán beneficios por muchos años; pero no es correcto cuando los recursos se utilizan para financiar planes que nunca concluyen o costear sueldos de funcionarios.³¹

1.7.2.3. Teoría del ciclo de vida del proyecto

Etapas (según Nassir Sapag Chain, Reinaldo Sapag Chain)³²

El estudio del proyecto como proceso cíclico, reconoce cuatro grandes etapas:

- ✓ Idea : Los diferentes modos de solucionar un problema o aprovechar una oportunidad constituirán las ideas de un proyecto (Respuesta a una necesidad o desarrollo de potencialidades)
- ✓ Pre inversión: Elaboración de estudios de viabilidad del proyecto: perfil, prefactibilidad y factibilidad.
- ✓ Inversión: Ejecución de la inversión
- ✓ Operación: Puesta en marcha del proyecto

Etapas (según Karen Mokate)³³

Un proyecto surge de la identificación y priorización de unas necesidades, que serán atendidas de manera determinada en la preparación y formulación del mismo, establece la necesidad de orientar los procesos de inversión, mediante el siguiente ciclo de proyectos:

³¹ IBID 30- p. 243.

³² IBID 16- pp. 21-23.

³³ IBID 17. pp. 1-18.

- ✓ Etapa de formulación; Esa comprendido desde que se tiene la idea del proyecto y la toma de decisión de iniciar la inversión.
- ✓ Etapa de gestión: Comprende ejecución y operación del proyecto (diseño final, montaje y operación)
- ✓ Etapa ex post: Su fin es documentar la experiencia del proyecto y determinar hasta donde este ha funcionado según lo programado y en qué medida ha cumplido sus objetivos es decir mide efectos que genera el proyecto.

Fases (Normas Básica del Sistema Nacional de Inversión Pública)³⁴

El ciclo de los Proyectos de Inversión Publica comprendes de tres fases:

- ✓ Fase de Preinversión: Abarca todos los estudios que se deben realizar sobre un Proyecto de inversión pública, desde que el mismo es identificado a nivel de idea hasta que se toma la decisión de su ejecución, postergación y abandono (E.I. y TESA)
- ✓ Fase de Ejecución: Comprende desde la decisión de ejecutar el proyecto de inversión pública y se extiende hasta que se termine su implementación y el mismo está en condiciones de iniciar su operación.
- ✓ Fase de operación: Comprende las acciones relativas al funcionamiento del proyecto.

1.7.2.4. Sector transporte

Economía del transporte³⁵

El transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable.

³⁴ Ministerio de planificación de desarrollo. Reglamento Específico del Sistema Nacional De Inversión Pública.

³⁵ Mendieta, J. C. y Perdomo, J. A. Universidad de Los Andes. *Fundamentos de economía del transporte: teoría, metodología y análisis de política*. p. 3.

La economía de transporte surge con la necesidad de trasladar, eficaz y eficientemente en una sociedad, bienes e individuos de sitios origen a destinos finales. Así, es como el transporte se convierte en el principal insumo de consumo intermedio para realizar distintas actividades (laborales, educacionales y de ocio). También, es el gestor que ayuda a integrar los mercados de cáptales, bienes y servicios financieros y laborales en una economía; contribuyendo a mejorar el nivel de bienestar social.

Economía del Transporte³⁶

El transporte por carretera se ha convertido a lo largo del último medio siglo en el modo de transporte dominante, relegando al ferrocarril a un segundo plano.

Los elementos y principios que permiten afirmar que existe una disciplina tal como la Economía del Transporte, y que se sintetiza en estos diez puntos fundamentales:

Tecnología de producción: la infraestructura y los servicios.

- ✓ Un input fundamental: el tiempo de los usuarios.
- ✓ Características de los servicios: no almacenabilidad e indivisibilidades.
- ✓ Inversión óptima en infraestructuras.
- ✓ Competencia limitada y necesidad de regulación.
- ✓ Efectos de red.
- ✓ Externalidades negativas.
- ✓ Costes del productor, costes del usuario y costes sociales: ¿quién debe pagarlos?
- ✓ Obligaciones de servicio público.
- ✓ Infraestructuras y crecimiento: los enfoques macro y microeconómico.

El transporte no es un bien de consumo final, sino un bien intermedio. Salvo en viajes turísticos en los cuales el propio trayecto da valor al bien (por ejemplo, un crucero marítimo), el usuario se desplaza entre los puntos de origen y destino de un viaje para llevar a cabo alguna otra actividad (trabajo, estudios, ocio, etc.). Por tanto, se desea invertir

³⁶ Gines de Rus. Campos, J. y Nombela, J. (2003). Economía del Transporte. Edición: Antoni Bosch. Barcelona. pp.1-18.

en el trayecto la menor cantidad de tiempo posible, ya que el tiempo de viaje le supone una desutilidad. Las decisiones sobre la demanda de transporte están muy influidas por los tiempos en cada modo, además de por las preferencias de los individuos y las tarifas.

¿Por qué las infraestructuras desempeñan este papel central en la industria del transporte? Entre varias razones posibles, destacan las relativas a la elevada magnitud que tienen sus costes de construcción, los importantes efectos medioambientales que causan en el entorno donde se construyen, su influencia sobre los tiempos de viaje de los usuarios y sobre los equilibrios que se producen en el reparto de viajeros entre distintos modos y el impacto general que tienen sobre la economía de un país.

Aunque las infraestructuras comparten algunas de las características de la tecnología de producción de los servicios de transporte, presentan además otros elementos peculiares que conviene destacar. Entre las características comunes con los servicios, una infraestructura de transporte también tiene capacidad limitada, medida en este caso por el máximo número de usuarios que pueden utilizarla al mismo tiempo. Al igual que ocurre con los vehículos, también la infraestructura presenta discontinuidades en la posibilidad de su ampliación (por ejemplo, para aumentar la capacidad de una carretera hay que construir un carril adicional, o para que un aeropuerto pueda acomodar más llegadas y salidas de aviones hay que construir una nueva pista de aterrizaje).

En infraestructuras, añadir una conexión adicional a una red (por ejemplo, una nueva carretera) hace que el valor del resto de los activos sea mayor, ya que habrá usuarios que pueden utilizar esa nueva conexión como parte de desplazamientos más largos u otros que puedan elegir entre más alternativas de viaje.

Generalmente, el transporte no se demanda como actividad final, sino como medio para satisfacer otra necesidad. La construcción de infraestructuras de transporte y la provisión de servicios de las empresas operadoras están estrechamente correlacionadas con la

evolución de la producción nacional y su composición, tanto en el ámbito agregado como en la distribución de los tráficos por modalidad. Gran parte de las infraestructuras básicas han sido construidas y explotadas por el sector público, no cobrándose directamente por los servicios que prestan a empresas y particulares

Infraestructura del Transporte³⁷

La infraestructura básica de un país es un elemento clave en el desarrollo económico de este. La capacidad disponible posibilita, o en su defecto limita, la producción y provisión del servicio de comunicación, Transporte, energía, agua potable y otros, servicios que son centrales para el funcionamiento de una sociedad. La calidad y cantidad de dichos servicios está determinada por las características de la infraestructura instalada en cada uno de los sistemas respectivos.

En cuanto al nuevo papel del Estado, que exigen respuestas globales en una matriz común de diseño estratégico y respuesta específica a cada una de las particularidades de los distintos servicios.

- ✓ Primero, es importante reconocer los rasgos físicos y económicos que caracterizan las infraestructuras y sus diversos componentes, entendiendo que esas componentes se constituyan en sistemas a través de los cuales se provee el correspondiente servicio; la infraestructura de transporte en rigor involucra aeropuertos puertos, redes viales, líneas férreas, vehículos entre otros.
- ✓ Segundo, es importante identificar los objetivos económicos-políticos del Estado dado que, según la forma en que ellos se formulen, se orientara una distinta visión estratégica del desarrollo de la infraestructura de cada Sector.
- ✓ Tercero, reconociendo un papel del Estado en el diseño estratégico, se hace relevante el determinar la institucionalidad que cumpla ese papel, los

³⁷ Rudnick, H. (2008). *Diseño Estratégico e infraestructura Básica*. Editorial ILPES. pp. 163.

instrumentos, los mecanismos de estímulo, de planificación y finalmente, de regulación.

- ✓ Cuarto, dados los procesos crecientes de globalización e integración de las economías, es necesario revisar como el diseño estratégico de la infraestructura interactúa a los niveles geográfico y multinacional.

Esfahani y Ramírez (2003) aporta evidencia empírica respecto a los efectos positivos de la infraestructura generada por el Inversión pública en el crecimiento económico, destacando que las diferencias entre las tasas de crecimiento económico obtenidas por los países radica en la calidad de sus instituciones para asignar y administrar dicha Inversión, más que en la inversión misma, por lo cual un requisito necesario para lograr la efectividad de la política gubernamental es la reforma institucional y organizacional más que la simple asignación de recursos a proyectos de infraestructura.

CAPÍTULO II

ASPECTOS DE POLÍTICAS, NORMAS E INSTITUCIONAL

CAPÍTULO II

2. ASPECTOS DE POLÍTICA, NORMAS E INSTITUCIONAL

2.1. Aspectos de políticas

2.1.1. Primer Período 1998-2005 (Modelo de Economía de Mercado)³⁸

2.1.1.1. Plan General de Desarrollo Económico y Social 1997-2002

El Plan General de Desarrollo Económico y Social responde al desafío de lograr el desarrollo en una Bolivia socialmente solidaria que permita crear factores y condiciones orientadas a superar las limitaciones estructurales del país.

Debe existir una sólida voluntad política tanto del gobierno como de la sociedad civil y particularmente de los agentes económicos, que permita alcanzar los objetivos definidos de manera consensuada entre el estado y la sociedad civil. Objetivos que buscan una estabilidad económica con crecimiento económico, una distribución equitativa de la riqueza, objetivos nacionales de consejo general en la sociedad boliviana que tienen relación con los cuatro pilares (oportunidad, equidad, institucionalidad y dignidad).

“Sobre estos cuatro pilares se construyen las bases para una Bolivia que avance en el siglo XXI hacia un país socialmente solidario, es decir, construir un país en crecimiento y en paz productivo, solidario, competitivo y digno”

Políticas nacionales

Política de austeridad y racionalización de los componentes no prioritarios del gasto público³⁹

Dadas las limitaciones estructurales y coyunturales a que las finanzas públicas están sujetas, se requiere una política permanente de austeridad y racionalización de los componentes no prioritarios del gasto público, así como la optimización del uso de los

³⁸ Plan general de desarrollo económico y social 1997-2002. (1997). Bolivia XXI – País Socialmente Solidario. Presidente de la República, Hugo Banzer Suárez, La Paz - Bolivia, pp.4, 6, 7.

³⁹ IBID 39. pp. 17.

recursos externos, con el objeto de permitir alguna flexibilidad en el gasto social y las inversiones requeridas para el cumplimiento de los objetivos estratégicos del PDGS que son: la generación de oportunidades y de equidad, la creación de mayor riqueza, el fortalecimiento humano y el fortalecimiento del pacto por niveles del estado.

✓ Política de Ahorro interno

Teniendo en cuenta la importancia del ahorro interno para el financiamiento de la inversión, la transformación del Sistema Financiero Nacional generara niveles crecientes de ahorro interno para canalizarlo en forma eficiente al financiamiento de la inversión y la producción.

✓ Política de sistemas de transporte eficientes

Promover la inversión productiva, implantando sistemas cada vez más eficientes y competitivos de transporte⁴⁰.

✓ Política de programación del desarrollo económico⁴¹

En procura de la soberanía nacional el Estado formulará periódicamente el plan general de desarrollo económico y social de la República, cuya ejecución es obligatoria. Este planeamiento comprenderá los sectores estatal, mixto y privado de la economía nacional.

Políticas sectoriales

Enmarcados en el pilar de oportunidad como núcleo estratégico de fortalecimiento y transformación productiva.

Sistema de transporte⁴²

Las políticas de transporte se orientan al desarrollo gradual de un sistema de transporte integrado y coherente, buscando una complementación racional de sus diferentes modos, para contribuir al fortalecimiento productivo, dinamizar el desarrollo económico y social que permitir la efectiva integración del territorio nacional, así también la adecuada

⁴⁰ IBID 39-p.9.

⁴¹ Constitución política del estado (2004). Cap. III. Art.144. p. 42.

⁴² IBID 39. pp. 56-59.

articulación internacional que se manifieste en la prestación de servicios de transporte eficientes y competitivos.

Las políticas de transporte están referidas a:

✓ Política de Desarrollo de los corredores

Identificar los corredores interoceánicos mediante concesiones, que aprovechando la ubicación geográfica del país generen capacidad competitiva nacional que convertirán a nuestro país en un puente terrestre articulador de las Cuencas Andina, Amazónica y del Plata y contribuirá al potenciamiento productivo nacional.

✓ Política de vinculación vial

Se promoverá el fortalecimiento y desarrollo de la vinculación vial interprovincial y caminos vecinales secundarios en función de los circuitos agroalimentarios y el rol desempeñado por las ciudades intermedias que apoyen la seguridad alimentaria.

✓ Política de mantenimiento vial

Fortalecer los programas de mantenimiento vial a objeto de asegurar un estándar mínimo que garantice una operación permanente y la prestación de servicios de transporte eficiente y económico evitando las onerosas construcciones.

✓ Política de fortalecer el transporte ferroviario e interconexión ferroviaria

Explorar y concertar esquemas operativos funcionales que permitan generar condiciones favorables para viabilizar el desarrollo internacional privado de la interconexión ferroviaria Aquile-Santa Cruz con la cual se lograra consolidar la unidad estructural al Corredor Transcontinental Central, para que constituya un puente ferroviario interoceánico.

2.1.2. Segundo Período 2006 - 2017 (Modelo de Economía Plural)

2.1.2.1. Plan nacional de desarrollo (2006 - 2011)

Política nacional

- ✓ Política de sostenibilidad fiscal⁴³

Para disminuir la dependencia de financiamiento externo y reducir la presión del Estado sobre el ahorro nacional se mantendrá reducido el déficit fiscal, coadyuvado con una trayectoria sostenible del saldo de la deuda pública.

La programación plurianual y el presupuesto por resultados brindarán mayor credibilidad a la política fiscal y generarán sostenibilidad y estabilidad al financiamiento de programas, dando consistencia a la política del gasto público, favoreciendo el manejo de los recursos estatales y la efectiva rendición de cuentas.

- ✓ Política de integración del sistema de transporte nacional

Las diferentes modalidades (caminera, ferroviaria, aeronáutica y fluvial lacustre) son componente significativo del desarrollo y la ampliación de mercados para la producción boliviana, contribuyen a los esfuerzos integrales que permitirán a Bolivia salir efectivamente del subdesarrollo económico y social en que se encuentra.

Las tareas de construcción y mantenimiento de la infraestructura multimodal se realizarán bajo condiciones de costos eficientes, calidad y sostenibilidad de las operaciones, con absoluta transparencia erradicando todas aquellas prácticas discrecionales e ineficientes sobre la inversión en infraestructura de transportes.

El Estado recuperará y fortalecerá su presencia y capacidad de decisión en la conducción de la política caminera, ferroviaria, aeronáutica.

⁴³ Plan nacional de desarrollo (2006 – 2011). “Bolivia digna, soberana, productiva y democrática para vivir bien”, p.189.

El Estado orientará sus recursos en la perspectiva de vertebrar internamente al país. En la consecución de este objetivo, se beneficiará primero a los bolivianos, sobre todo a aquellos que viven en zonas rurales y alejadas de las principales ciudades.

Políticas sectorial

Política de recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado.

El Estado requiere recuperar el patrimonio que tiene en ferrovías y aeropuertos, para que estos presten servicios a la población, en términos de calidad y costo convenientes; bajo una perspectiva de apoyo significativo al desarrollo integral de cada una de las regiones del país.

Se conformarán nuevas entidades dependientes del Estado y se potenciarán las existentes para que sean administradas en términos de competitividad, eficiencia y servicio social mediante el programa Definición de roles de las entidades públicas del sector transportes a través de la adecuación de la normativa.

El rol conductor del Estado se manifestará en la estrategia de reforzamiento de los mecanismos de regulación y control de las actividades con un soporte de calidad de los servicios de transporte entregados a la población, así como con la participación directa en la prestación de servicios de transporte, con inversiones bajo una perspectiva de sostenibilidad y responsabilidad por la calidad y seguridad de los servicios.

En cuanto a los servicios de transporte terrestre, el Estado se verá fortalecido en sus mecanismos y organismos de regulación con proyectos destinados a facilitar las operaciones en condiciones de seguridad de esta manera contribuyendo al desarrollo del país.

En materia aeronáutica, la estrategia de Mejoramiento de los Servicios a la Navegación Aérea, permitirá mantener la vigencia de las certificaciones internacionales y asegurar la calidad de los servicios de apoyo a las operaciones aéreas. El Programa Nacional de

Vigilancia promoverá la vigilancia de la seguridad operacional (servicios de infraestructura aeronáutica) y de los Servicios de Navegación Aérea; así como también el mantenimiento de las certificaciones de los aeropuertos internacionales del país.

Se complementará y actualizará el cuerpo normativo y regulatorio de la actividad aeronáutica en Bolivia, a objeto de garantizar la calidad y seguridad en la prestación de servicios a la población orientándolos hacia la integración del territorio y al apoyo a las actividades productivas y de turismo.

✓ Política de vertebración interna e integración externa

Basada en la construcción, mantenimiento y rehabilitación de carreteras, ferrovías, aeropuertos que permitan a Bolivia una mayor vertebración interna y lograr el acceso estratégico de sus exportaciones a los mercados de destino; bajo la perspectiva de un modelo de desarrollo de infraestructura multimodal que permita aprovechar de forma integral los diferentes sistemas de transporte, esto marca un cambio de enfoque en el desarrollo basado anteriormente en esfuerzos dirigidos de manera aislada principalmente al modo terrestre.

Aplicar los programas de Integración Norte, Este y Oeste así como del Sur del país, apoyando a la expansión de las posibilidades productivas y comerciales de cada región. También se incluye los esfuerzos nacionales y regionales por desarrollar y mantener las redes departamentales y vecinales de transporte terrestre.

Desarrollo del Sistema Nacional de Transporte Ferroviario busca, por sus características, permitir el transporte masivo de carga y pasajeros. Se pretende la rehabilitación de la Red Occidental, incluyendo el tramo Zona Roja para el apoyo a las actividades económicas que promuevan el desarrollo productivo y turístico en las poblaciones que la integran, para tal efecto se aplicará el Programa de Reactivación, Interconexión y Ampliación del Sistema Ferroviario.

Se evaluarán técnica y económicamente las alternativas de interconexión de las redes occidental y oriental de forma que posibilite la habilitación de un corredor nacional de transporte de pasajeros y carga por modo ferroviario. Asimismo, en el oriente del país se construirá la ferrovía que coadyuve al desarrollo del proyecto siderúrgico de El Mutún y a las exportaciones bolivianas.

Desarrollo y Mejoramiento de la Infraestructura Aeroportuaria, tiene el objetivo de mejorar la infraestructura de los aeropuertos de todo el país, y especialmente en regiones alejadas que, por su ubicación, requieren de esta modalidad para el transporte de carga y pasajeros.

✓ Política de Inversiones eficientes en infraestructura de transportes

Optimizar los costos de inversión y operación de toda su infraestructura de transportes en sus cuatro modos, y que estas se realicen a través de un proceso de planificación acorde con las prioridades de las políticas productivas y las necesidades de la población.

La vertebración interna y la integración externa estratégicas serán posibles solamente con la participación del Gobierno Central, las Prefecturas y los Gobiernos Municipales, a través de un Sistema Referencial de Infraestructura de Transportes, basado en un conjunto de disposiciones legales y técnicas que establecerán, los mecanismos normativos para la concurrencia de la inversión pública entre los niveles de gobierno mencionados, para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transportes en todas sus modalidades.

✓ Política de relacionamiento con la Cooperación Internacional

Esta política se orientará a ordenar la relación Gobierno - Cooperación, fortalecer procesos de alineamiento y coordinación, reforzar el liderazgo del Gobierno, mejorar la asignación de recursos, facilitar su programación flexible y armonizar mecanismos de monitoreo y evaluación. Esta política se operacionalizará mediante un mecanismo de coordinación que

establezca mesas de trabajo con la cooperación en el marco del Plan Nacional de Desarrollo.

2.2. REFERENCIA NORMATIVA

2.2.1. Primer Período 1998 - 2005 (Modelo de Economía de Mercado)

2.2.1.1. Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública

Los Proyectos en el Presupuesto de Inversión Pública se encuentran en el Sistema de Presupuestos que preverá en función de las prioridades de la política gubernamental.

La ejecución de los Presupuesto de gasto de las entidades. Está sujetas, según reglamentación, al cumplimiento de las políticas y normas gubernamentales relacionadas con la naturaleza de sus actividades, incluyendo las referidas a las modificaciones, trasposos y transferencias dentro de sus presupuestos, así como a la disponibilidad de sus ingresos efectivos después de atender y prever el cumplimiento de sus obligaciones, reservas, aumentos de capital. No se permite la transferencia de gastos de inversión o excedentes de ingresos presupuestados a gastos de funcionamiento⁴⁴.

Los Sistemas Nacionales de Planificación e Inversión Pública compatibilizaran e integraran los objetivos y planes estratégicos de cada entidad y los Proyectos de Inversión Pública que deberán ejecutar, con los planes de mediano y largo plazo, la política monetaria, los ingresos alcanzados, el financiamiento disponible, manteniéndose el carácter unitario e integral de la formulación del presupuesto, de la tesorería y del crédito público⁴⁵.

El órgano rector de los Sistemas Nacionales de Planificación e Inversión Pública es el Ministerio de Planeamiento y Coordinación, además velara por la integración de las

⁴⁴ Ley N° 1178 “Ley de Administración y Control Gubernamental” del 20 de junio de 1990, Art. 8.

⁴⁵ IBID 44. p. 14

normas, procedimientos de dichos sistemas con los Sistemas de Administración y Control Gubernamental⁴⁶.

2.2.1.2. Distribución de los Recursos Públicos

La presente Ley reconoce, promueve y consolida el proceso de Participación Popular articulando a las comunidades indígenas, campesinas y urbanas, en la vida jurídica, política y económica del país. Procura mejorar la calidad de vida de la mujer y el hombre boliviano, con una más justa distribución y mejor administración de los recursos públicos. Fortalece los instrumentos políticos y económicos necesarios para perfeccionar la democracia y representativa, facilitando la participación ciudadana y garantizando la igualdad de oportunidades en los niveles de representación a mujeres y hombres⁴⁷.

2.2.1.3. Sistema de Inversión Pública

El SNIP es el conjunto de normas, instrumentos, procedimientos comunes para todas las, entidades del Sector Público, se relacionan, coordinan entre sí para formular, evaluar, priorizar, financiar, ejecutar los Proyectos de Inversión Pública que, en el marco de los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal, constituyen las opciones más convenientes desde el punto de vista económico y social⁴⁸.

Se entiende por Inversión Pública todo gasto de recursos de origen público destinado a incrementar, mejorar o reponer la existencia de capital físico de dominio público y/o capital humano, con el objeto de ampliar la capacidad del país para la prestación de servicios, o producción de bienes. El concepto de Inversión Pública incluye todas las actividades de Pre-Inversión e Inversión que realizan las entidades del Sector Público⁴⁹.

⁴⁶ IBID 44.

⁴⁷ Ley N° 1551 “Ley de Participación Popular” de 1994. Art. 1.

⁴⁸ IBID 20- p. 1.

⁴⁹ IBID 17- p. 3.

Los efectos del SNIP, se identifican las siguientes fuentes de financiamiento para los Proyectos de Inversión Pública⁵⁰:

- ✓ Recursos del Tesoro General de la Nación: Son los recursos administrados por el Gobierno Central que se transfieren a las entidades de la Administración Central y al Fondo Compensatorio de Regalías creado por la Ley 1551 de 20 de abril de 1994, para financiar el Presupuesto de Inversión Pública, de conformidad a normas emitidas anualmente por el Órgano Rector para su incorporación en el Presupuesto General de la Nación.
- ✓ Los Recursos Específicos de las Entidades Públicas: Son recursos que, de acuerdo a las disposiciones legales vigentes, se perciben y administran directamente por las entidades públicas, se utilizan para financiar sus Presupuesto de Inversión Pública que deben ser incorporados en el PGN.
- ✓ Recursos Externos: Son recursos del Órgano Rector del SNIP contrata de organismos Multilaterales, Agencias de Cooperación Internacional y Gobiernos, mediante convenios de crédito o donación, que se transfiere a las entidades del sector público para financiar el Programa de Inversión Pública, de conformidad a los procedimientos establecidos en las presentes normas básicas, sus reglamentos y lo establecido en los respectivos convenios de financiamiento.

Los Programas de Requerimiento de Financiamiento son el conjunto de proyectos que forman parte del Programa de Inversión Pública que no cuentan con recursos suficientes para financiar su realización, cuyos requerimientos de financiamiento podrán ser cubiertos con recursos internos de futuras gestaciones fiscales, o mediante la negociación, contratación de créditos y donaciones en el marco de los programas de cooperación internacional oficial a la República.⁵¹

⁵⁰ IBID 17- p. 3.

⁵¹ IBID 17- p. 4.

2.2.1.4. Ejecución Presupuestaria

Las asignaciones presupuestarias de gastos por la Ley de Presupuesto de cada año constituyen límites máximos de gastos y su ejecución sujeta a los procedimientos legales que en cada partida sean aplicables. Toda modificación dentro de estos límites deberá efectuarse según se establece en el reglamento de modificaciones presupuestarias, que será aprobado mediante Decreto Supremo.⁵²

Las entidades públicas no podrán comprometer ni ejecutar gasto alguno con cargo a recursos no declarados en sus presupuestos aprobados.

Se autoriza al Poder Ejecutivo que las donaciones y créditos para gastos de capital, gastos corrientes y aplicaciones financieras ni contempladas en el Presupuesto General de la Nación aprobado anualmente, sean incorporados por el Ministerio de Hacienda en los presupuestos de las instituciones, para su ejecución presupuestaria correspondiente, debiendo informar de estos hechos al Honorable Congreso Nacional semestralmente.⁵³

Se autoriza al Ministerio de Hacienda, a través del Viceministerio de Tesoro y Crédito Público, a debitar automáticamente de las cuentas fiscales correspondientes a las entidades que realizan transferencias de recursos al Tesoro General de la Nación, cuando estas no efectúen los depósitos respectivos en las cuentas dispuestas para tal efecto y en los plazos establecidos mediante disposiciones legales.⁵⁴

Se autoriza al Ministerio de Hacienda ejecutar Proyectos de Presupuesto afectando las partidas presupuestarias estrictamente necesarias, siempre y cuando no exista un presupuesto aprobado al inicio de cada gestión fiscal. Una vez aprobado el Presupuesto General de la Nación, se faculta al Ministerio de Hacienda a realizar todos los ajustes necesarios en la ejecución presupuestaria al presupuesto aprobado.⁵⁵

⁵² Ley N° 2042 “Ley de Administración Presupuestaria” de 1999. Art. 4. p. 485.

⁵³ IBID 52- p. 486.

⁵⁴ IBID 52- p. 487

⁵⁵ IBID 54- p. 488

2.2.1.5. Distribución del Impuesto Directo a los Hidrocarburos

El Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), será coparticipado de la siguiente manera:⁵⁶

- a) Cuatro por ciento (4%) para cada uno de los departamentos productores de hidrocarburos de su correspondiente producción Departamental fiscalizada.
- b) Dos por ciento (2%) para cada Departamento no productor.
- c) En caso de existir un Departamento productor de hidrocarburos con ingreso menor al de algún Departamento no productor, el Tesoro General de la Nación (TGN) nivelará su ingreso hasta el monto percibido por el Departamento no productor que recibe el mayor ingreso por concepto de coparticipación en el Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH).
- d) El Poder Ejecutivo asignará el saldo del Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH) a favor del TGN, Pueblos Indígenas y Originarios, Comunidades Campesinas, de los Municipios, Universidades, Fuerzas Armadas, Policía Nacional y otros.

Todos los beneficiarios destinarán los recursos por Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), para los Sectores de Educación, Salud y Caminos, Desarrollo Productivo y todo lo que contribuya a la generación de fuentes de trabajo.

Los departamentos productores priorizaran la distribución de los recursos percibidos por Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH) en favor de sus provincias productoras de hidrocarburos.

2.2.2. Segundo Período 2006-2017 (Modelo de Economía Plural)

2.2.2.1. Determinación del Gasto y de la Inversión Pública⁵⁷

La determinación del gasto y de la Inversión Pública tendrá lugar por medio de mecanismos de participación ciudadana y de planificación técnica y ejecutiva estatal. Las

⁵⁶ Ley N° 3058 “Ley de Hidrocarburos” del 2005. Art. 57. p. 20.

⁵⁷ Nueva constitución política del estado (2009). Sección I. Art. 321. p. 127.

asignaciones atenderán especialmente a la educación, la salud, la alimentación, la vivienda y el desarrollo productivo.

2.2.2.2 Distribución de los recursos del Estado⁵⁸

Los ingresos del Estado se invertirán conforme con el plan general de desarrollo económico y social del país, el Presupuesto General del Estado y con la ley.

2.2.2.3. Estimación del Presupuesto de Recursos⁵⁹

Cada entidad y órgano público debe estimar el total de recursos a disponer para cada gestión fiscal, observando las restricciones establecidas en las disposiciones legales, normativa inherente a la materia y en las disposiciones específicas que para cada gestión fiscal se establezca. En forma general estos recursos corresponden a: los límites financieros determinados por el Ministerio de Hacienda, por las transferencias de recursos del Tesoro General de la Nación incluyendo, cuando corresponda a los límites financieros por recursos de Coparticipación, Regalías y otros recursos administrados por el TGN; los recursos propios generados por el ejercicio de sus competencias institucionales, considerando las disposiciones legales inherentes; los recursos para proyectos y programas específicos financiados por Organismos Nacionales e Internacionales especializados (Fondo de Desarrollo, Cooperación Internacional), por concepto de transferencias, donaciones, créditos, sustentados en convenios suscritos con financiadores, aprobado por norma legal.

2.2.2.4. Programación de la Ejecución Presupuestaria⁶⁰

Cada entidad y órgano público debe elaborar el cronograma de ejecución de gastos, a nivel agregado o institucional, en detalle o por categorías programática, identificando: las fuentes de financiamiento y organismos financiadores.

⁵⁸ IBID 57- p. 135.

⁵⁹ IBID 17- p. 8.

⁶⁰ IBID 17- pp. 10-11

Esta Programación deberá ser compatibilizada con el flujo periódico estimado de recursos, observando fundamentalmente: que el modo mensual de obligaciones a devengar no exceda la disponibilidad efectiva de recursos. En el caso de recursos del Tesoro General de la Nación según las cuotas de compromiso y desembolso fijadas por el Ministerio de hacienda.

2.2.2.5. Formulación y Gestión de los Presupuestos Institucionales⁶¹

Las Directrices, tienen por objeto establecer los lineamiento generales y específicos para la formulación y gestión del Presupuesto Institucional de entidades del Sector Público, en el marco de los pilares de la Agenda patriótica 2025; Plan de Desarrollo Económico, Social; Planes Estratégicos Institucionales, Plan Operativos Anuales y la normativa vigente.

Las directrices son de aplicación obligatoria para las entidades del Sector Público que comprenden: los Órganos del Estado Plurinacional, las que ejercen funciones de Control, de Defensa de la Sociedad y del Estado, Gobiernos Autónomos Departamentales, Regionales, Municipales e Indígenas Originarios Campesinas, Universidades Públicas, Empresas Públicas de Seguridad Social y todas aquellas entidades que forman parte del Presupuesto General del Estado.

2.2.2.6. Estimación de Recursos⁶²

Para la estimación de recursos específicos (por concepto de Venta de Bienes y servicios, tasas, patentes, tarifas y otros en el marco de la normativa vigente), las entidades del Sector Público deben sustentar sus proyecciones en las memorias de cálculo. La estimación de ingresos del Tesoro General de la Nación por concepto de Ingresos Tributarios, Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados (IEHD) y Regalías, será efectuada por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, en coordinación con las instancias correspondientes. Los importes estimados de

⁶¹ Directrices de formulación presupuestaria (2017). Título I. Art. 1 y 2.

⁶² IBID 61. pp. 6-7.

recursos tienen carácter indicativo, es así que su recaudación puede ser menor o mayor durante la gestión fiscal.

2.2.2.7. Recursos por Transferencias⁶³

Las entidades beneficiarias de transferencias con recursos TGN, IDH, IEHD, regalías departamentales y participaciones establecidas por norma expresa, deben sujetarse a los techos presupuestarios determinados por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Las transferencias en efectivo o en especie, por administración directa o delegada, deberán sujetarse a los montos programados por las entidades beneficiarias; siendo facultad del MEFP efectuar el registro correspondiente.

2.2.2.8. Recursos de Donación y Crédito⁶⁴

Los recursos por Donación y Crédito en efectivo o en especie, destinados proyectos o programas específicos financiados por Organismos Internacionales e instituciones nacionales, deben sustentarse en convenios suscritos entre los financiadores, ejecutores o el Estado Plurinacional de Bolivia, adjuntando cronograma de desembolsos y la certificación de disponibilidad de recursos del Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE). Las entidades beneficiarias de recursos de Donación, presupuestan los impuestos emergentes de la ejecución de estos recursos, con cargo a la contraparte nacional de acuerdo al convenio suscrito, siendo responsabilidad de la Máxima Autoridad Ejecutiva (MAE) de la entidad, prever este tipo gasto.

2.2.2.9. Fundamentos de las políticas⁶⁵

Las políticas de Estado en materia de transporte, serán establecidas en una visión sistémica e integral, por el nivel central a través de la autoridad competente, además el Estado en todos sus niveles de Gobierno, deberá mejorar su institucionalidad, estableciendo

⁶³ IBID 61. p. 10.

⁶⁴ IBID 61. p. 10

⁶⁵ Ley N° 165 “Ley General de Transporte” del 16 de agosto de 2011. Cap. 4. Art. 8.

mecanismos que mejoren la coordinación y coherencia en la formulación de políticas, planes y proyectos sectoriales.

La política sectorial de transporte, tiene el propósito de orientar la intervención del Estado Plurinacional en el nivel central, departamental, municipal y autonomías indígena originario campesinas, para contribuir a la consecución de los fines esenciales del Estado, lograr una movilidad libre y digna en todo el territorio nacional en todas sus modalidades de transporte y consolidar un país integrado e integrador a nivel nacional e internacional.

Se deberá proyectar que el Sistema de Transporte Integral – STI, llegue efectivamente a toda la población del país, articulándola al desarrollo social, productivo y comercial.

El transporte constituye una base fundamental de la integración y desarrollo, por lo que el Estado fomentará, protegerá y garantizará la continuidad de los servicios en el Sistema de Transporte Integral – STI.

El desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte, deben estar necesariamente orientados a tres (3) objetivos:

1. Integrar las naciones y pueblos de Bolivia con el mundo, aprovechando la privilegiada posición geográfica del país mediante una adecuada infraestructura interna de transportes, considerando para el efecto el desarrollo y mantenimiento de la Red Vial Fundamental, el desarrollo aeroportuario, ferroviario, fluvial, portuario y la implementación de eficientes pasos de frontera.
2. Consolidar la integración interna del país, promoviendo el desarrollo de las regiones y establecimiento de polos productivos, mediante redes departamentales y municipales, integración de regiones con potencial productivo y promoción de inclusión al desarrollo.
3. Coadyuvar en el control y soberanía del territorio, espacio aéreo, vías fluviales y espejos de agua del país.

Óptimas inversiones

- ✓ Se deberán realizar inversiones eficientes en infraestructura de transportes, con el criterio de optimizar al máximo los recursos. Se deberán considerar las opciones que permitan integrar inversiones de transportes con otros sectores.
- ✓ Las inversiones en infraestructura de transportes, deberán ser realizadas en el marco de un financiamiento concurrente entre el nivel central del Estado, gobiernos autónomos departamentales y municipales.
- ✓ La planificación de la infraestructura de transportes, en todos los niveles de Gobierno, deberá considerar aspectos estratégicos para el desarrollo integral y seguridad del país.
- ✓ Dentro del planeamiento de infraestructura y servicios, se deberá considerar necesariamente a la logística como una herramienta estratégica para generar óptimas condiciones socioeconómicas en el país.

Infraestructura del Sector Transporte

La infraestructura del sector transporte en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítimas, fluviales y lacustres), y las necesarias para la logística está comprendida por vías de comunicación, obras civiles, equipamiento e instalaciones para servicios de transporte.

Inversiones concurrentes en infraestructura

I. Para optimizar la utilización de los recursos de inversión disponibles para infraestructura de transportes, se establecerán mecanismos que promuevan la concurrencia de recursos provenientes de diferentes entidades territoriales autónomas.

II. Las inversiones concurrentes serán calificadas según la prioridad nacional, importancia regional y capacidad financiera de las entidades territoriales.

2.3. REFERENCIA INSTITUCIONALES

2.3.1. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (MEFP)

El Ministerio de Economía y Finanzas Públicas del Estado Plurinacional de Bolivia es el organismo que se encarga, de contribuir a la construcción del Nuevo Modelo Económico Social Comunitario Productivo, basado en la concepción del Vivir Bien, formulando e implementando políticas macroeconómicas que preservan la estabilidad como patrimonio de la población boliviana, y promuevan la equidad económica y social.⁶⁶

Las atribuciones del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas son las siguientes:

Elaborar el Proyecto de Presupuesto General de la Nación, en coordinación con las entidades del Sector Público, en el marco del Plan General de Desarrollo Económico y Social.

Controlar la ejecución presupuestaria de los Órganos del Sector Público, establecidos en la Constitución Política del Estado. Asignar los recursos en el marco del PGE, de acuerdo a la disponibilidad del Tesoro General de la Nación.

2.3.1.1. Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal

Es el órgano rector de los sistemas de Administración Gubernamental. Es responsable de la formación del Presupuesto General del Estado, de la elaboración de los Estados Financieros del Órgano Ejecutivo, de la elaboración y diseño de las Normas de Gestión Pública, del diseño, desarrollo y administración de los Sistemas de Gestión de Información Fiscal (SIGMA, SICOES, SINCON, SIAF, etc.)⁶⁷

A partir de la aprobación de la Constitución Política del Estado el Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal tiene la tarea de desarrollar un conjunto de políticas y normas de gestión pública que coadyuven en la transformación institucional del sector público en el marco de una economía social y comunitaria.

⁶⁶ Recuperado de: www.economiayfinanzas.gob.bo

⁶⁷ Decreto Supremo N°298947. (2009). Cap. IX. Art. 52.

Objetivos del Viceministerio:

- ✓ Participar en la formulación y desarrollo de la política fiscal garantizando la distribución equitativa de los recursos públicos.
- ✓ Formular políticas presupuestarias que garanticen la aplicación del Modelo Economía Plural.
- ✓ Desarrollar instrumentos presupuestarios y contables para mejorar la gestión financiera de las entidades públicas.

2.3.2. Ministerio de Planificación del Desarrollo

El Ministerio de Planificación del Desarrollo tiene entre sus atribuciones planificar, coordinar el desarrollo integral del país, mediante la elaboración, coordinación, seguimiento de la estrategia nacional del desarrollo económico, social, cultural en relación con los Ministerios correspondientes; formular, coordinar las políticas, estrategias de desarrollo productivo y social; articular los planes de Desarrollo Departamental, Municipal con la Estrategia Nacional de Desarrollo Económico y Social; definir políticas para fortalecer la presencia del Estado como actor productivo, financiero para la redistribución de la riqueza económica.

El Ministerio de Planificación del Desarrollo, es la entidad pública estratégica que dirige el desarrollo, la planificación y la reasignación de los recursos para la construcción del Estado Plurinacional y el Vivir Bien, mediante la articulación de procesos, actores, territorios y sectores en coordinación y con la acción protagónica de organizaciones sociales, entidades territoriales de instituciones internacionales y de la cooperación.⁶⁸

2.3.2.1. Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo

Coadyuva la gestión de la Inversión Pública, promoviendo la elaboración de estudios de Pre Inversión con calidad, como un medio de apalancamiento de recursos financieros que

⁶⁸ Recuperado de: www.planificacion.gob.

contribuyen al crecimiento y desarrollo económico y social con equidad del Estado Plurinacional.

El Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) como instrumento de información que apoya la Gestión del Programa de Inversión Pública y de los Proyectos de Inversión, el VIPFE cuenta con dos sistemas de información importantes. Sistema de Información Sobre Inversiones (SISIN): es un instrumento de organización de información que reconoce al Proyecto de Inversión Pública como unidad del sistema y permite recopilar, almacenar, procesar y difundir la información de carácter financiero y no financiero; relativa al ciclo de vida de cada proyecto y su financiamiento.

Sistema de Información Sobre Financiamiento Externo (SISFIN): es un instrumento del SNIP que reconoce al convenio o contrato de financiamiento como la unidad del sistema y que permite recopilar, almacenar, procesar y difundir la información correspondiente a la gestión, asignación, negociación, contratación, ejecución y seguimiento del financiamiento externo.

Las atribuciones del Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo son:⁶⁹

- ✓ Coordinar, efectuar el seguimiento, evaluación de la aplicación de los programas del Sistema Estatal de Inversión y Financiamiento para el Desarrollo.
- ✓ Realizar el seguimiento, evaluación del Presupuesto de Inversión Pública, así como de los convenios de financiamiento externo, en coordinación con Ministerios, Universidades, Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas; todas aquellas estatales que ejecutan inversión pública.
- ✓ Gestionar, negociar, suscribir convenios de financiamiento externo, de Cooperación Económica y Financiera Internacional, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social, en coordinación con los Ministerio de Relaciones Exteriores, también de Economía y Finanzas Públicas.

⁶⁹ IBID 52- p. 485.

- ✓ Programas, administrar los recursos de contravalor proveniente de donaciones externas y monetizaciones.
- ✓ Ejercer la tuición sobre los fondos de inversión, desarrollo y entidades vinculantes.

2.3.3. Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda

Promover y gestionar el acceso universal y equitativo de la población boliviana a obras y servicios de calidad, en telecomunicaciones, transportes y vivienda, en armonía con la naturaleza.⁷⁰ Entidad que con calidad y transparencia, satisface las necesidades de transportes, telecomunicaciones y vivienda de la población boliviana.

Objetivo institucional

Vertebrar internamente e integrar externamente el país, a través de un sistema multimodal que promueva y garantice los servicios de transporte con accesibilidad universal, contribuyendo al desarrollo socio económico del país social.

2.3.3.1. Viceministerio de Transportes

En el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes:⁷¹

- ✓ Proponer políticas, planes y programas de vinculación interna e integración externa del país, tomando en cuenta las dimensiones geopolíticas y estratégicas que contribuyan al desarrollo y la seguridad del Estado Plurinacional.
- ✓ Proponer las negociaciones de tratados y convenios nacionales e internacionales de transporte, así como coordinar con el Ministro las acciones para promover la cooperación internacional en apoyo al sector.
- ✓ Proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.

⁷⁰ Recuperado de: www.oopp.gob.bo/

⁷¹ Decreto Supremo N° 29894. Art.7. p. 28.

- ✓ Promover en el marco de las políticas, estrategias y planes viales la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria, fluvial, lacustre, marítima y aérea, en el marco del interés y soberanía nacional.
- ✓ Promover políticas y estrategias nacionales para el desarrollo de las redes viales fundamentales en sus diferentes modos de transporte, en coordinación con las Entidades Territoriales del Estado.
- ✓ Supervisar y fiscalizar la planificación de construcción de carreteras de la red vial fundamental, de líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental.
- ✓ Proponer y promover políticas y normas para el control del espacio y tránsito aéreo a nivel nacional, así como para la construcción y el mantenimiento de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.
- ✓ Promover iniciativas en los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte, en sus diferentes modalidades, aérea, terrestre, ferroviaria, fluvial, marítima y lacustre.
- ✓ Priorizar la integración comunitaria vecinal en el desarrollo de infraestructura vial, coordinando con las Entidades Territoriales del Estado el apoyo a las gestiones territoriales para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de caminos vecinales.

CAPÍTULO III

FACTORES DETERMINANTES Y CONDICIONANTES DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

CAPÍTULO III

3. FACTORES DETERMINANTES Y CONDICIONANTES DEL TEMA

3.1. Aspectos Generales de Bolivia

Bolivia, constituida el 6 de agosto de 1825 como República unitaria, libre, independiente y soberana, está ubicada en la zona central de América del Sud, entre los paralelos: 9 grados 39 minutos y 22 grados 53 minutos de latitud Sud; y entre los meridianos: 57 grados 25 minutos y 69 grados 38 minutos de longitud occidental del meridiano de Greenwich. Limita al Norte y al Este con la República Federativa de Brasil, al Sudeste con la República del Paraguay, al Sud con la República Argentina, al Sudoeste con la República de Chile y al Oeste con la República del Perú.⁷²

3.1.1. Población

Tiene 10.027.254 habitantes según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2012, con una dinámica que tiende a la urbanización, como los demás países de la región. Se autodenomina plurinacional porque tiene más de 36 pueblos indígenas.⁷³

El 65,98% de la población habita en áreas urbanas el 34,02% lo hace en áreas rurales. El departamento de La Paz es el más poblado, en él viven 2.868.613 habitantes, un 27,36% de la población nacional total. El resto se concentra en el departamento de Santa Cruz, donde residen aproximadamente 2.706.465 de personas que representan el 26,46% de la población, y en el departamento de Cochabamba con 1.649.044 habitantes (15,52%).⁷⁴

⁷² Información general de Bolivia. (2006). Historia de Bolivia. "EL DIARIO". Medio de Comunicación Escrita.

⁷³ Programa de las naciones unidas para el desarrollo (PNUD), 2012. Bolivia en breve. Recuperado de: <http://www.bo.undp.org/content/bolivia/es/home/countryinfo.html>

⁷⁴ Sierra, L. Y. (2012). Observatorio de la Economía Latinoamericana. "Panorama económico y social general del estado plurinacional de Bolivia". N° 166.

3.1.2. Aspectos económicos⁷⁵

Sector transporte

Bolivia cuenta con una infraestructura de transporte y comunicaciones limitada, lo cual ha restringido significativamente las oportunidades de crecimiento y desarrollo del país. Una de las mayores dificultades que tiene el sector productivo es la insuficiente infraestructura de transporte en todas sus modalidades: terrestre, ferroviario, aéreo y fluvial. La mala calidad de la infraestructura existente en el país se debe en parte al resultado de años de falta de inversión y debilidad institucional.

a) Transporte terrestre por carretera

El 55% de los caminos son de tierra, provocan que los costos de transporte por kilómetro sean más elevados y el tiempo de transporte sea más largo, que repercute en el precio del producto final y en el menor transporte de pasajeros. En época de lluvias son frecuentes los deslizamientos de tierra en la zona del altiplano y los valles y pueden llegar a cubrir las carreteras o incluso hacerlas desaparecer, en el oriente las inundaciones son habituales y dan lugar a cortes de carretera que duran días o meses.

El Sistema Vial Carretero tiene una longitud total de 80.887 Kilómetros y está compuesto por:

- ✓ La Red Vial Fundamental (eje La Paz-Cochabamba-Santa Cruz) con una extensión de 15.919 Kilómetros y administrada por la Administradora Boliviana de Carreteras, que concentra aproximadamente un 80% del tráfico nacional, conecta a las principales ciudades de Bolivia y al país con otros países de Sudamérica.
- ✓ La Red Vial Departamental, con una extensión de 24.531 Kilómetros y gestionada por las Prefecturas departamentales.
- ✓ Red Vial Municipal con una extensión de 40.437 Kilómetros, a cargo de los municipios.

⁷⁵ IBID 74.

b) Transporte ferroviario

Tiene una longitud de 3.697 Km. y está dividido en dos redes que no están conectadas entre ellas (Red Andina y Red Oriental). Hasta el año 1995 el sistema de transporte ferroviario es administrado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE). Los principales países de conexión son Argentina vía Villazón y Yacuiba, Brasil a través de Puerto Suárez, Perú por Guaqui y Chile a través de Charaña y Avaroa.

- ✓ La red oriental operada por la Empresa Ferroviaria Oriental Sociedad Anónima (FCOSA), que conecta la ciudad de Santa Cruz con Argentina (Yacuiba-Pocitos) y Brasil (Puerto Suárez-Quijarro-Corumbá), cuenta con 1.244 Km. de vía, de los cuáles 643 Km. corresponden al sector Este, 539 Km. al sector sur y 62 Km. al ramal norte.
- ✓ La red andina está operada por la Empresa Ferroviaria Andina Sociedad Anónima (FCASA) conecta la ciudad de La Paz con Chile (Charaña-Arica) y Perú (Guaqui), y Potosí con Chile (Avaroa-Antofagasta) y Argentina (Villazón-La Quiaca), que cuenta con 2.274 Km. Los corredores de ésta son: Avaroa, Charaña y Villazón.

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo se quiere reactivar este tipo de transporte con la futura nacionalización del sistema ferroviario, a interconexión entre las dos redes ferroviarias (Occidental y Oriental), la rehabilitación de las ferrovías de la Red Occidental y la construcción de la ferrovía que apoye el desarrollo del proyecto siderúrgico del Mutún.

c) Transporte aéreo

Los principales aeropuertos del país son los denominados del Eje Troncal: Viru Viru de Santa Cruz, el aeropuerto internacional de El Alto en La Paz y Jorge Wilsterman de Cochabamba.

3.2. Programación y Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte

En el **Primer periodo: Modelo de Economía de Mercado (1998-2005)**, según *Gráfico N°1* se observa la programación del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte que presenta una tendencia creciente, una programación promedio de Bs.1.428 millones, un acumulado de Bs.11.426 millones, registra un máximo programado de Bs. 2.403 millones en el año 2005, un mínimo de Bs.937 millones en la gestión 1999 (Ver Anexo N°1 y 2).

La ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes muestra una tendencia creciente, con un promedio de Bs.1.457 millones, un acumulado de Bs.11.652 millones, el año 2005 registra un máximo de Bs.2.413, la gestión 1998 registra una mínima de Bs.840 millones que representa el 79% ejecutado, y el porcentaje promedio es del 101% (Ver Anexo N°1 y 2).

En la gestión 2001 se registra un porcentaje de ejecución del 111% en la gestión 2004 alcanza un 144%, el año 2005 del 100% y en las gestiones 2002 y 2003 del 92% gestiones que registran mínimas ejecuciones. (Ver Anexo N°1).

La mínima ejecución del año 1998 se explica por la aprobación de una reforma importante, la Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998), que entrega la responsabilidad de financiar, construir y administrar nuevas carreteras, aeropuertos, ferrovías y puertos lacustres o fluviales a los inversionistas privados nacionales y/o extranjeros. A pesar de contar con este instrumento legal, no se ha podido otorgar en concesión ninguna obra pública de transporte.⁷⁶

⁷⁶ Unidad de análisis de políticas sociales y económicas - UDAPE. (2009). Sector transporte. Tomo IV. p. 29.

La mínima programación presupuestaria del año 1999 se atribuye a la intervención del sector privado, al ser el principal encargado del mantenimiento, reparación y construcción de los tramos de la Red Fundamental, a partir de la promulgación de la Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte. A pesar de que a partir de enero de 1999 la administración de la Red Fundamental de carreteras volvió a ser responsabilidad del Servicio Nacional de Caminos (SNC).⁷⁷

La ejecución del Presupuesto de Inversión Pública de la gestión 2001 se atribuye a la ejecución de Proyectos en Infraestructura Caminera; Construcción de la carretera Cotapata-Santa Bárbara, construcción del camino entre Patacamaya –Tambo Quemado, pavimentación entre Santa Cruz – Abapó, Yotaú – Ascensión.⁷⁸

La ejecución del presupuesto de inversión pública de la gestión 2004 se incrementa en 56% respecto a la gestión anterior se atribuye al contexto de la política del Gobierno Nacional que destina mayor Inversión a proyectos de infraestructura, principalmente al sector transporte cuyo objetivo de la política es crear un clima adecuado para la inversión privada.⁷⁹

El año 2005 se registra mayor programación presupuestaria por el incremento del flujo de financiamiento por los ingresos del Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH) creado a través de la Ley 3058 de 17 de mayo de 2005 (nueva Ley de Hidrocarburos).⁸⁰

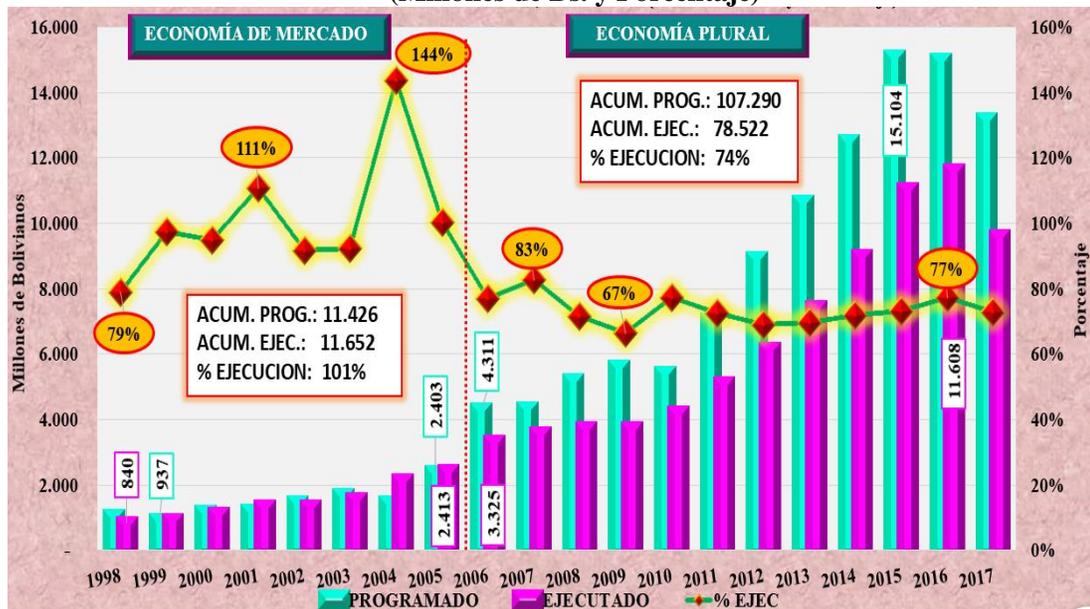
⁷⁷ Unidad de análisis de políticas sociales y económicas- UDAPE. Evaluación de la economía 1999. p. 9.

⁷⁸ Unidad de análisis de políticas sociales y económicas - UDAPE. Evolución de la economía 2001. pp. 22, 23.

⁷⁹ Unidad de análisis de políticas sociales y económicas- UDAPE. Informe económico y social 2004. pp. 12, 13.

⁸⁰ Banco central de Bolivia. Evolución de la economía boliviana. Memoria 2005. p. 39.

GRÁFICO N°1: PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017
(Millones de Bs. y Porcentaje)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

En el **Segundo periodo: Modelo de Economía Plural (2006-2017)**, de acuerdo al *Gráfico N°1*, se observa una programación presupuestaria creciente. El promedio registrado es Bs.8.941 millones, un acumulado de Bs.107.290 millones, la máxima es de Bs.15.104 millones en la gestión 2015 y presenta un mínimo de Bs.4.311 millones en el año 2006 (Ver Anexo N°1 y 2).

Se observa un promedio ejecutado de Bs.6.543 millones, un acumulado de Bs. 78.522 millones, la máxima ejecución es de Bs.11.608 millones en el año 2016, una mínima ejecución el año 2006 de Bs.3.325 millones. Las gestiones 2009 y 2012 registran los porcentajes de ejecución más bajos del periodo con 67% y 69% respectivamente y el máximo porcentaje es del 83% en la gestión 2007 (Ver Anexo N°1 y 2).

La reducida programación del año 2006 se explica por una serie de problemas en las instituciones de sector como en el Servicio Nacional de Caminos (SNC) que a fin de otorgarle mayor transparencia y una nueva imagen como institución rectora del sistema

vial nacional, mediante Ley N°3506 de 27 de octubre de 2006 se dispone la liquidación del SNC y posterior creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) Ley N°3507 de 27 de octubre de 2006. La ABC tiene la responsabilidad de planificar y gestionar la Red Vial Fundamental, a partir de la creación de la ABC se favorece el sector con un incremento en la ejecución del presupuesto del sector.⁸¹

La crisis financiera internacional la gestión 2009 incentiva al Gobierno nacional a incrementar la inversión pública como una herramienta central para contrarrestar los eventuales efectos de la crisis.⁸² En el año 2015 se registra un presupuesto programado de Inversión Pública mayor al de las gestiones anteriores, se destina al programa Integrando nuestra Bolivia es decir integración carretera, aérea, fluvial, ferroviaria.⁸³

La ejecución financiera del 2016 se explica por la construcción y reconstrucción de puentes y carreteras para la consolidación y desarrollo de la Red Vial Fundamental a nivel nacional.⁸⁴

Dentro de los proyectos destacados de este periodo están el Proyecto Carretera El Tinto – San José, el proyecto contribuirá a la vinculación entre Santa Cruz y Puerto Suarez, corredor este - oeste, se ubica en la provincia Chiquitos del Departamento de Santa Cruz, es parte de la carretera Santa Cruz-Puerto Suarez y del corredor Bi-oceánico, este oeste, que une el Atlántico con el Pacífico, el Proyecto Doble vía caminera La Paz – Oruro.

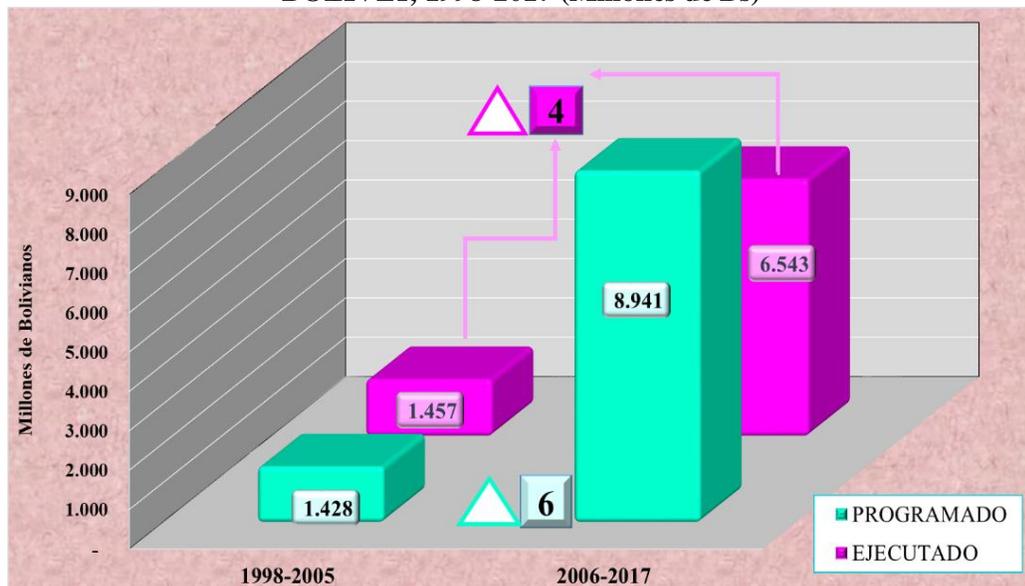
⁸¹ IBID 74- p. 27-28

⁸² Ministerio de economía y finanzas pública. “En 2009 se romperá un récord de Inversión Pública con USD1.871 Millones”. Informe 2009.

⁸³ Villa, M. (2016). La Razón. Medio escrito. La Paz, Bolivia

⁸⁴ Centro de documentos e información Bolivia- CEDIB. (2016). La inversión pública en obras viales. Recuperado de: https://cedib.org/post_type_titulares/la-inversion-publica-en-obras-viales-ocupa-el-32-el-dia-22-5-16/

GRÁFICO N° 2: COMPARACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

En el *Gráfico N°2*, se compara la programación y ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes de Bolivia de ambos periodos, se evidencia que el promedio programado en el primer periodo es Bs.1.428 millones y en el segundo periodo Bs.8.941 millones, significa un incremento de 6 veces más. El promedio de ejecución en el primer periodo registra Bs.1.457 millones y el segundo periodo Bs. 6.543 millones por su parte logra una diferencia de 4 veces más. (Ver Anexo N°1).

Entre las políticas del primer periodo se encuentran; la **Política de vinculación vial** que promoverá el fortalecimiento y desarrollo de la vinculación vial interprovincial y caminos vecinales secundarios, para crear condiciones para el desarrollo productivo. La política de **mantenimiento vial** a efecto de evitar onerosas construcciones. **Política de Desarrollo de los corredores** el objetivo es Identificar los corredores interoceánicos mediante concesiones, aprovechando la ubicación geográfica del país y generar capacidad competitiva nacional que conviertan a nuestro país en un puente terrestre articulador de las Cuencas Andina, Amazónica y del Plata y contribuirá al potenciamiento productivo nacional.

Se promulga la **Ley General de Concesiones de Obras Públicas de Transporte** (Ley N° 1874) el 22 de junio de 1998. Bajo esta ley se entrega la responsabilidad de financiar, construir y administrar nuevas carreteras, aeropuertos, ferrovías y puertos lacustres o fluviales a los inversionistas privados nacionales y/o extranjeros.

Para el segundo periodo entre las políticas importantes esta; la **Política de recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado** donde el Estado requiere recuperar el patrimonio que tiene en ferrovías y aeropuertos, para que estos presten servicios a la población, en términos de calidad y costo convenientes. La **Política de Inversiones eficientes en infraestructura de transportes** con el objetivo de optimizar los costos de inversión y operación de toda su infraestructura de transportes en sus diferentes modos, y que estas se realicen a través de un proceso de planificación acorde con las prioridades de las políticas productivas y las necesidades de la población.

Se promulga la Ley General de Transporte n° 165, del 16 de Agosto de 2011. Tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.

No se cumple con la fase de ejecución del Ciclo de vida del proyecto, propuestos por Nassir y Reinaldo Sapag Chain, Karen Marie Mokate y las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública. Porque en el primer periodo de los 8 años de estudio 5 gestiones están por debajo del promedio ejecutado y en el segundo periodo de 12 años 9 están por debajo del promedio de ejecución.

3.3. Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte con fuente de Financiamiento Interno.

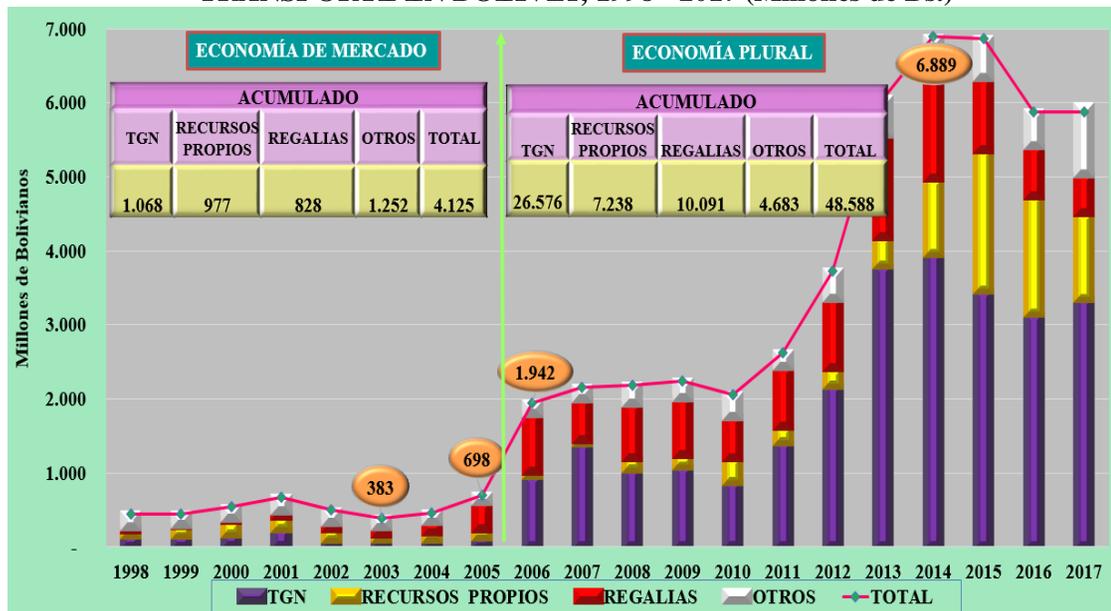
En el **Primer periodo: Modelo de Economía de Mercado (1998-2005)**, según *Gráfico N°3* se observa la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del sector transporte con Financiamiento Interno. El promedio es Bs.516 millones, registra un acumulado de Bs.4.125, para el año 2003 una mínima de Bs.383 millones, la gestión 2005 alcanza una máxima de Bs.698 millones (Ver Anexo 3 y 4).

La ejecución del presupuesto de Inversión Pública del sector transporte en la gestión 2003 está representada por el 25% de participación de los recursos por Regalías, un 24% de recursos TGN y los Recursos Propios registran una participación del 18%. (Ver Anexo 6). Recursos que se destinan para la Construcción del Tunel Cotapata – Santa Bárbara en el departamento de La Paz y para la Construcción pavimentación aeropuerto Guayaramerín.

La gestión 2005 la Ejecución se financia con recursos por Regalías con una participación del 52%, el TGN con un 17% y los Recursos Propios con un 16% (Ver anexo 6). Recursos destinados para el Mejoramiento del aeropuerto Riveralta, y para la Construcción asfalto camino Villamontes–Ibibobo–Picada Sucre en el departamento de Tarija.

En la gestión 2005 la máxima ejecución el presupuesto con financiamiento interno es representada por recursos con mayor ejecución; Regalías con Bs.363 millones con una participación del 52%, los Recursos Propios tienen una ejecución que equivale a Bs.108 millones con una participación del 16%. (Ver Anexo 6).

GRÁFICO N° 3: EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998 - 2017 (Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

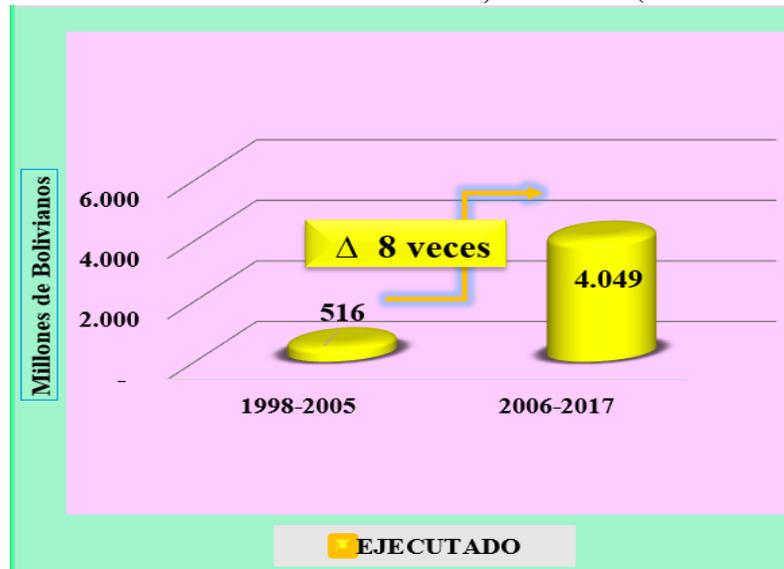
En el **segundo periodo: Modelo de Economía Plural (2006-2017)**, según *Gráfico N°3*, se observa la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del sector transporte con Financiamiento Interno. El promedio es Bs.4.049 millones, registra un acumulado de Bs.48.588 millones, para el año 2006 una mínima de Bs.1.942 millones, la gestión 2014 alcanza una máxima de Bs.6.889 millones (Ver anexo 3 y 4).

En la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del sector transporte de la gestión 2006 los recursos por TGN tienen una participación del 49%, las Regalías de un 40% y los Recursos Propios de 3% (Ver Anexo 6). Recursos que se destinan para la Construcción tramo caminero Puerta del Chaco – Villamontes en el departamento de Tarija.

En la gestión 2014 los recursos por el TGN tiene una participación del 57%, las Regalías del 21% y los Recursos Propios con un 15% (Ver anexo 6). Recursos destinados para la Construcción del aeropuerto Internacional Alcantari en el departamento de Sucre, para la

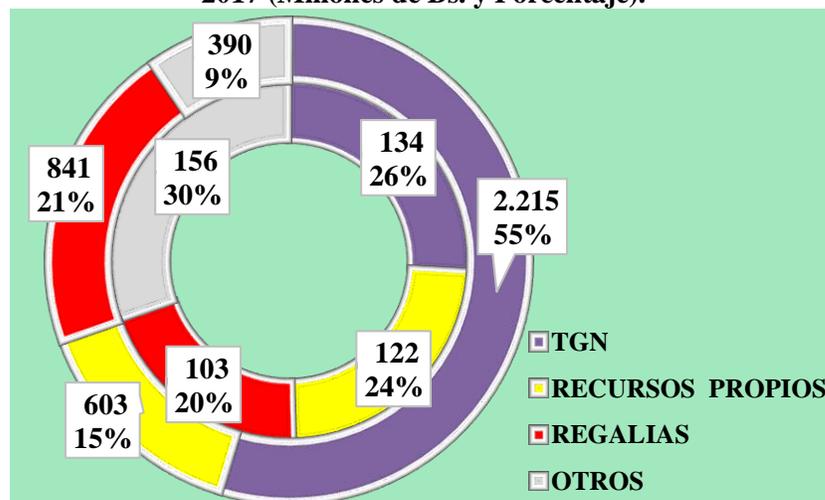
Construcción de Obras vía férrea Montero – Bulo Bulo en los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz.

GRÁFICO N°4: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

GRÁFICO N°5: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR RECURSOS DEL FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje).



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

En el **Gráfico N°4** se observa la comparación de la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes con financiamiento interno, en el cual se evidencia que en el primer periodo el promedio de ejecución es Bs.516 millones y en el segundo periodo Bs.3.988 millones, se incrementa 8 veces (Ver Anexo 4).

El **Gráfico N°5** muestra que en el primer periodo el promedio de ejecución con recursos por TGN es Bs.134 millones crece 17 veces más llegando a Bs.2.215 millones para el segundo periodo, los Recursos Propios en el primer periodo registra un promedio de Bs.122 millones incrementa para el segundo periodo a Bs.603 millones es decir 5 veces más, y las Regalías en el primer periodo es de Bs.103 millones para el segundo periodo incrementa a un Bs.841 millones crece 8 veces más. (Ver Anexo 4).

En cuanto a las políticas del segundo periodo se destaca la **política incremento de los recursos internos** con el objetivo de aumentar las recaudaciones tributarias producto del Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), que generará un aumento importante en los ingresos. Con relación a las regalías, el IDH y los nuevos contratos, se espera recaudar más recursos con el aumento de las exportaciones de gas natural.

Periodo en el que se aprueba **Ley N° 3058 de hidrocarburos del 17 de mayo de 2005**, Todos los beneficiarios destinarán los recursos por Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), para los sectores de educación, salud y caminos, desarrollo productivo y todo lo que contribuya a la generación de fuentes de trabajo.

En el primer periodo se cumple la teoría planteada por **Joseph Stiglitz** que indica que el Estado debe intervenir en la economía mediante la inversión, como parte de una política pública. Se cumple con la teoría planteada por **Cibotti. R y Sierra** dentro de la Acción de Financiamiento que indica que el Estado debe movilizar medios de pagos que le permitan trasladar los recursos físicos al ámbito de la economía Estatal.

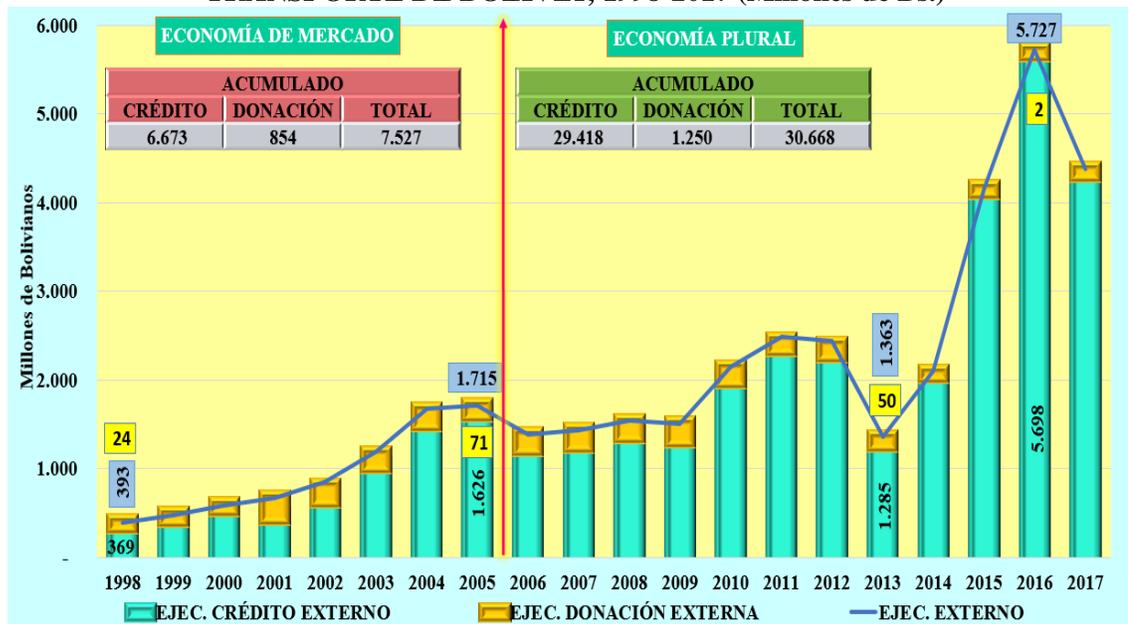
3.4. Ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte con fuente de Financiamiento Externo.

En el **Primer periodo: Modelo de Economía de Mercado (1998-2005)**, de acuerdo al *Gráfico N°6*, la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Externo se observa un promedio de Bs.941 millones, un acumulado de Bs.7.527 millones. En el año 2005 se registra la máxima de Bs.1.715 millones, en la gestión 1998 una mínima de Bs.393 millones (Ver Anexo 7 y 8).

En la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Externo del año 1998 es financiado con Crédito Externo con Bs.369 millones y las Donaciones externas se ejecutan en Bs.24 millones (Ver Anexo 7). Recursos que se destinan para la Construcción de la Carretera Cotapata - Santa Bárbara financiada con crédito del Banco interamericano de desarrollo (BID) y por la Corporación Andina de Fomento (CAF), y para el Nuevo aeropuerto Cochabamba – II Etapa financiado con créditos de Italia.

En el año 2005 la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Externo es financiado con Crédito Externo con Bs.1.626 millones y las Donaciones externas se ejecutan en Bs.89 millones (Ver Anexo 7). Recursos que se destinan para la Construcción de la Carretera Potosi - Tarija financiado con crédito de Brasil y por la Corporación Andina de Fomento (CAF).

GRÁFICO N°6: EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE DE BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

En el **Segundo periodo: Modelo de Economía Plural (2006-2017)**, Según *Grafico N°6* La ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con fuente de financiamiento externo es creciente hasta el 2012, la gestión 2013 registra la mínima de Bs.1.363 millones a partir del año 2014 vuelve a incrementar, la gestión 2016 registra un máximo de Bs. 5.727 millones, se evidencia un promedio de Bs.2.556 millones, un acumulado de Bs.30.668 millones (Ver Anexo 7 y 8).

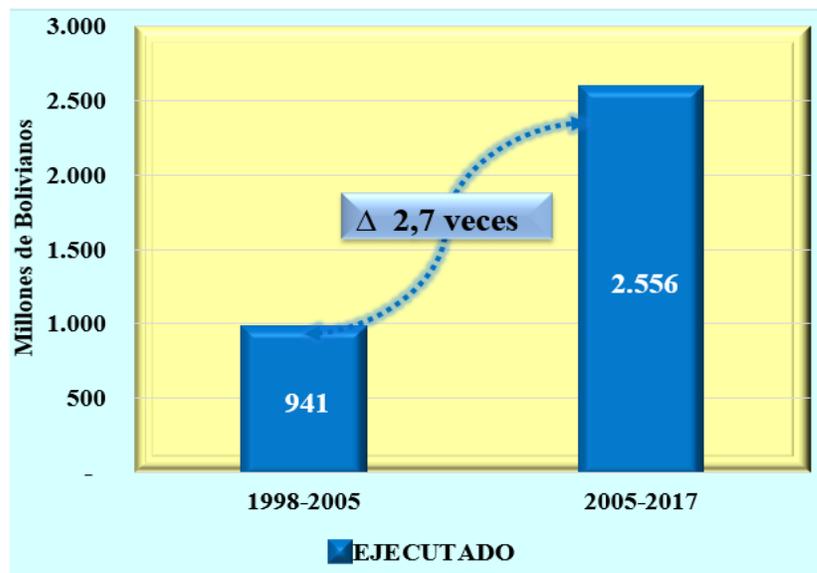
La mínima del 2013 se atribuye a la ejecución de las donaciones de Bs.78 millones y del crédito externo de Bs.1.285 millones (Ver Anexo 7). Destinados a la Construcción doble vía La Paz – Oruro con desembolsos de la CAF.

En el año 2016 el Presupuesto de Inversión Pública con fuente de financiamiento externo es ejecutado Crédito Externo con Bs.5.698 millones (Ver Anexo 7). Recursos que se

destinan para la Construcción de la carretera Rurrenabaque – Riveralta (Beni – La Paz) financiado con crédito de China.

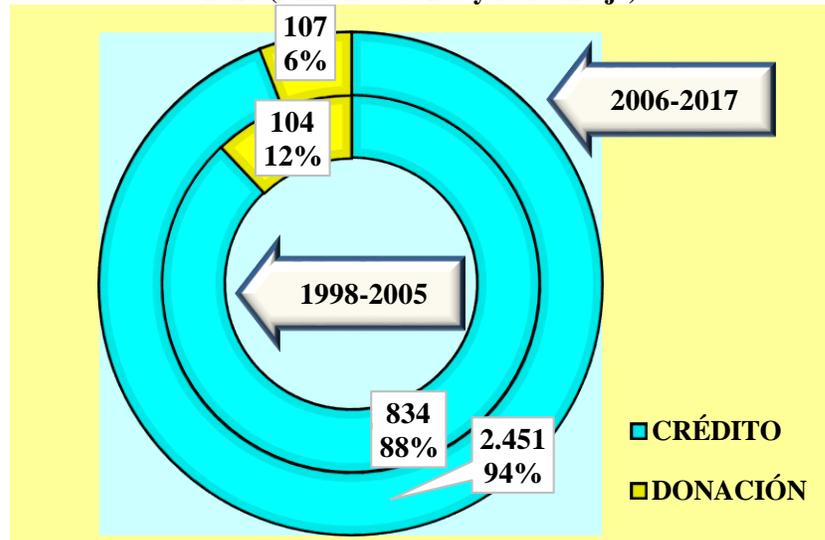
Los desembolsos para el crédito externo provienen de fuente de financiamiento multilateral: Corporación Andina de Fomento (CAF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), los acreedores bilaterales que realizan los desembolsos se concentran principalmente en Francia hasta el 2012 y a partir del 2015 la República Popular de China.

GRÁFICO N°7: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

GRÁFICO N°8: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR RECURSOS DEL FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje).



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

En el *Gráfico N°7*, se observa la comparación de la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transporte con financiamiento externo el promedio ejecutado en el primer periodo es Bs.941 millones y en el segundo periodo Bs.2.556 millones, por su parte crece 2,7 veces más (Ver Anexo 8).

En el *Gráfico N°8*, el promedio de ejecución del Crédito Externo en el primer periodo es Bs.834 millones se incrementa para el segundo periodo a Bs 2.415 millones crece 3 veces más, las Donaciones en el primer registran un promedio de Bs.104 millones el cual incrementa para el segundo periodo a Bs.107 millones crece 1 vez más (Ver Anexo 8).

La política planteada en el primer periodo es la **de austeridad y racionalización de los componentes no prioritarios del gasto público** con el objetivo de racionalizar los componentes no prioritarios del gasto público, y optimizar el uso de los recursos externos.

Para el segundo periodo la **Política de sostenibilidad fiscal** con el objetivo de Disminuir la dependencia de financiamiento externo y reducir la presión del Estado sobre el ahorro nacional. Mediante el incremento de la Inversión Pública en infraestructura.

La **Política de relacionamiento con la Cooperación Internacional** con el objetivo de ordenar la relación Gobierno - Cooperación, fortalecer procesos de alineamiento y coordinación, reforzar el liderazgo del Gobierno, mejorar la asignación de recursos, facilitar su programación flexible y armonizar mecanismos de monitoreo y evaluación.

Según la teoría planteada por **Stiglitz** es adecuado el financiamiento a través de deuda pública en el caso de una carretera, que brindará beneficio por muchos años. Y la teoría de **Musgrave** y **Musgrave** el financiamiento con deuda pública se puede realizar si se trata de inversión para obras de infraestructura.

3.5. Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del sector transporte por tipo de proyecto.

En el **Primer periodo: Modelo de Economía de Mercado (1998-2005)**, Según el *Grafico N°9* se observa que de los tres tipos de transporte estudiados el caminero tiene una máxima ejecución en el año 2005 de Bs.2.323 millones, una mínima de Bs.660 millones en la gestión 1998, presenta un acumulado de Bs.10.559 millones y un promedio de Bs1.320 millones (Ver Anexo 9 y 10).

El transporte aéreo en la gestión 1998 registra una ejecución máxima de Bs 80 millones, una mínima de Bs.9 millones en el año 2005, un acumulado de Bs.346 millones y el promedio es Bs.43 millones (Ver Anexo 9 y 10).

La mínima ejecución del transporte caminero se atribuye a La Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998), que entrega la responsabilidad de financiar, construir y administrar nuevas carreteras, aeropuertos, ferrovías y puertos lacustres o fluviales a los inversionistas privados nacionales y/o

extranjeros.⁸⁵ La ejecución de la Inversión Pública del sector transporte se destina a la construcción y mantenimiento de infraestructura carretera.⁸⁶

Desde 1995, con la capitalización de ENFE (1996) y LAB (1995), la Inversión Pública en el transporte aéreo y férreo ha sido casi inexistente, sin embargo, estos sectores contaron con importantes montos de Inversión Extranjera Directa (IED). En 1998 respecto al transporte aéreo, se autorizó a Aerosur constituirse en línea bandera de Bolivia, junto al LAB.⁸⁷ A raíz de los conflictos económicos suscitados en el LAB en el año 2005, el 2006 el 50% de las acciones correspondientes al empresario privado boliviano, fueron traspasadas a los empleados del LAB. El restante paquete accionario quedó a cargo del Estado boliviano (48%) y privados (2%).⁸⁸

La infraestructura aeroportuaria, cuenta con 37 aeropuertos, los principales se encuentran en las ciudades de La Paz (El Alto), Cochabamba (Jorge Wilstermann) y Santa Cruz (Viru-Viru). Estos tres aeropuertos están administrados por la compañía Servicios Aeroportuarios Bolivianos S.A. (SABSA), a través de un contrato de concesión, por un período de 25 años desde 1997. El resto de los aeropuertos, están bajo administración estatal de AASANA (Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea).

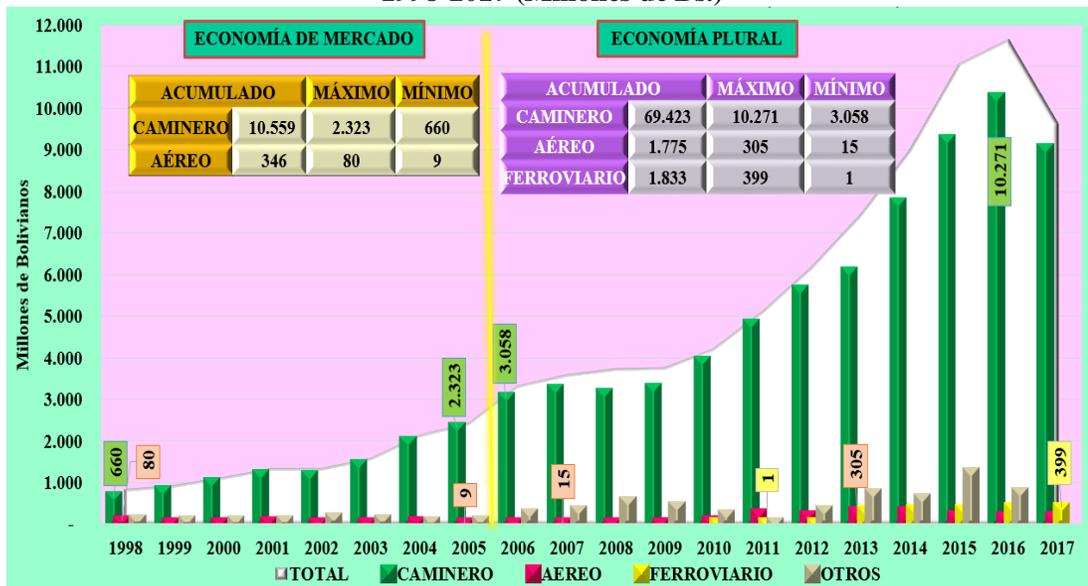
⁸⁵ IBID 74- pp.29

⁸⁶ Unidad de análisis de políticas sociales y económicas- UDAPE. Sector Transporte en Bolivia (1992-2005).p. 32.

⁸⁷ IBID 77- p. 6

⁸⁸ IBID 75- p.28.

GRÁFICO N°9: EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2017 (Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

En el **Segundo periodo: Modelo de Economía Plural (2006-2017)**, según *Gráfico N°9* muestra que el transporte caminero tiene mayor participación, la ejecución máxima se registra el año 2016 con Bs.10.271 millones, la mínima se presenta en la gestión 2006 con Bs.3.058 millones, un acumulado de Bs.69.423 millones y el promedio registrado es de Bs.5.785 millones (Ver Anexo 9 y 10).

El transporte aéreo registra en la gestión 2013 una ejecución máxima de Bs.305 millones, una mínima de Bs.15 millones el año 2007, un acumulado de Bs.1.775 millones y el promedio de ejecución es Bs.148 millones. El transporte ferroviario muestra una máxima ejecución el año 2017 de Bs.399 millones y el año 2011 una mínima de Bs.1 millón, un acumulado de Bs.1.833 millones y el promedio de ejecución es Bs.153 millones (Ver anexo 9 y 10).

Entre los proyectos más sobresalientes del segundo periodo del transporte caminero, destaca el proyecto Construcción carretera Roboré – Puerto Suarez en el departamento de

Santa Cruz, la Construcción del aeropuerto Rurrenabaque en Beni, la Rehabilitación del ferrocarril Cochabamba – Arani., la construcción de las seis nuevas infraestructuras de aeropuertos internacionales de la ciudad de Oruro, Alcantari (Chuquisaca) y Chimoré (Cochabamba), además de los aeródromos turísticos en las localidades de Copacabana (La Paz), Monteagudo (Chuquisaca) y San Ignacio de Velazco (Santa Cruz).⁸⁹

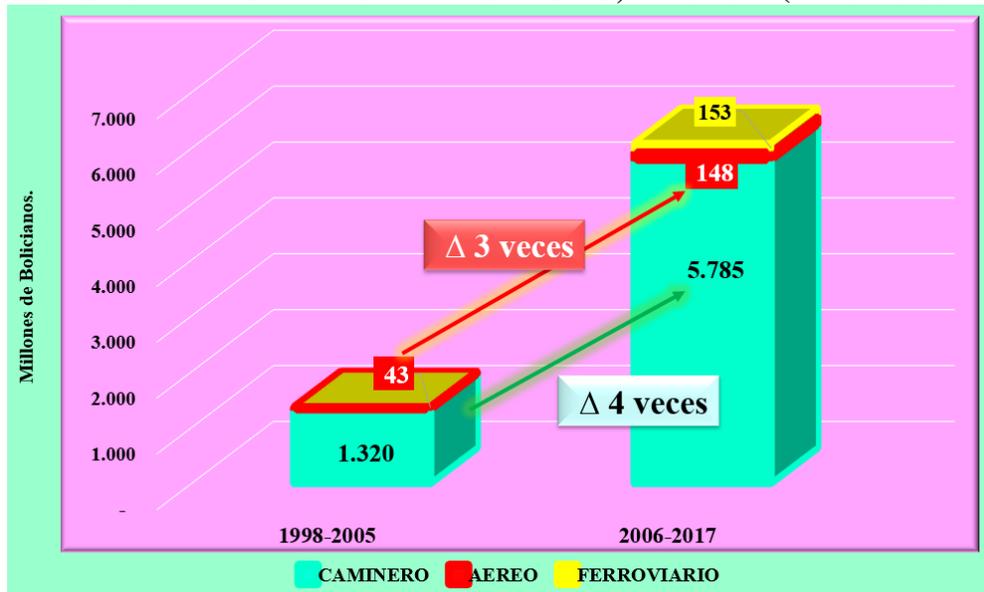
En el año 2013 el Estado boliviano nacionalizó la empresa Servicios de Aeropuertos Bolivianos SA. - SABSA, dedicada a la administración, modernización y expansión de los aeropuertos en el eje central del país (El Alto en La Paz, Jorge Wilsterman en Cochabamba y Viru Viru en Santa Cruz).

Políticas del Plan Nacional de Desarrollo El Plan Nacional de Desarrollo considera como principales estrategias en el transporte férreo: la recuperación del patrimonio ferroviario y la reactivación del Sistema Nacional de Transporte Ferroviario que consiste en la interconexión entre las dos redes ferroviarias (Occidental y Oriental), la rehabilitación de las ferrovías de la Red Occidental y la construcción de la ferrovía que coadyuve al desarrollo del proyecto siderúrgico del Mutún.⁹⁰

⁸⁹ Ministerio de comunicación, Recuperado de: <http://www.comunicacion.gob.bo/?q=20120817/bolivia-contar%C3%A1-con-al-menos-seis-nuevos-aeropuertos-hasta-2014>

⁹⁰ IBID 74- p. 18.

GRÁFICO N°10: COMPARACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE POR TIPO DE PROYECTO; 1998-2017 (Millones de Bs.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración propia

El *Gráfico N°10*, muestra la comparación de la Ejecución de los Proyectos del sector transporte por tipo de proyecto, se evidencia que el transporte caminero crece del primer periodo al segundo 4 veces más, es decir de un promedio ejecutado en el primer periodo de Bs.1.320 millones a Bs.5.785 millones en el segundo periodo, el transporte aéreo crece 3 veces más en el primer periodo registra un promedio de Bs.43 millones y en el segundo periodo Bs.148 millones y el transporte ferroviario pasa a un promedio de Bs.153 millones en el segundo periodo (Ver Anexo 10).

En el primer periodo se plantea la siguiente política: **Vinculación vial** con el objetivo de promover el fortalecimiento y desarrollo de la vinculación vial interprovincial y caminos vecinales secundarios, que apoyen la seguridad alimentaria.

Para el segundo periodo se implementa las siguientes políticas: **Integración del sistema de transporte nacional** con el objetivo de conectar los diferentes modalidades (caminera, ferroviaria, aeronáutica y fluvial lacustre) son componente significativo del desarrollo y

la ampliación de mercados para la producción boliviana, contribuyen a los esfuerzos integrales que permitirán a Bolivia salir efectivamente del subdesarrollo económico y social en que se encuentra.

La Política de vertebración interna e integración externa con el objetivo de Construir, mantener y rehabilitar carreteras, ferrovías, aeropuertos, que permitan a Bolivia una mayor vertebración interna y lograr el acceso estratégico de sus exportaciones a los mercados de destino; bajo la perspectiva de un modelo de desarrollo de infraestructura multimodal que permita aprovechar de forma integral los diferentes sistemas de transporte, esto marca un cambio de enfoque en el desarrollo basado anteriormente en esfuerzos dirigidos de manera aislada principalmente al modo terrestre.

Se cumple con la teoría planteada por **Rudnick H**; el estado tiene la responsabilidad de garantizar la existencia y continuidad de las instalaciones en infraestructura.

3.6. Producto Interno Bruto real del Sector Transporte.

En el **Primer periodo: Modelo de Economía de Mercado (1998-2005)**, según *Gráfico N°11* se observa una tendencia continua y creciente del PIB total y del PIB Transporte, muestra que el Producto Interno Bruto del país registra el año 2005 un máximo de Bs.26 millones y un mínimo de Bs.21,7 millones para el año 1998. El PIB del sector transporte registra el año 2005 un máximo de Bs.2,2 millones y un mínimo de Bs.1,8 millones para el año 1999. El promedio del PIB es Bs. 23,4 millones y del Transporte es Bs.36 millones (Ver Anexo 11).

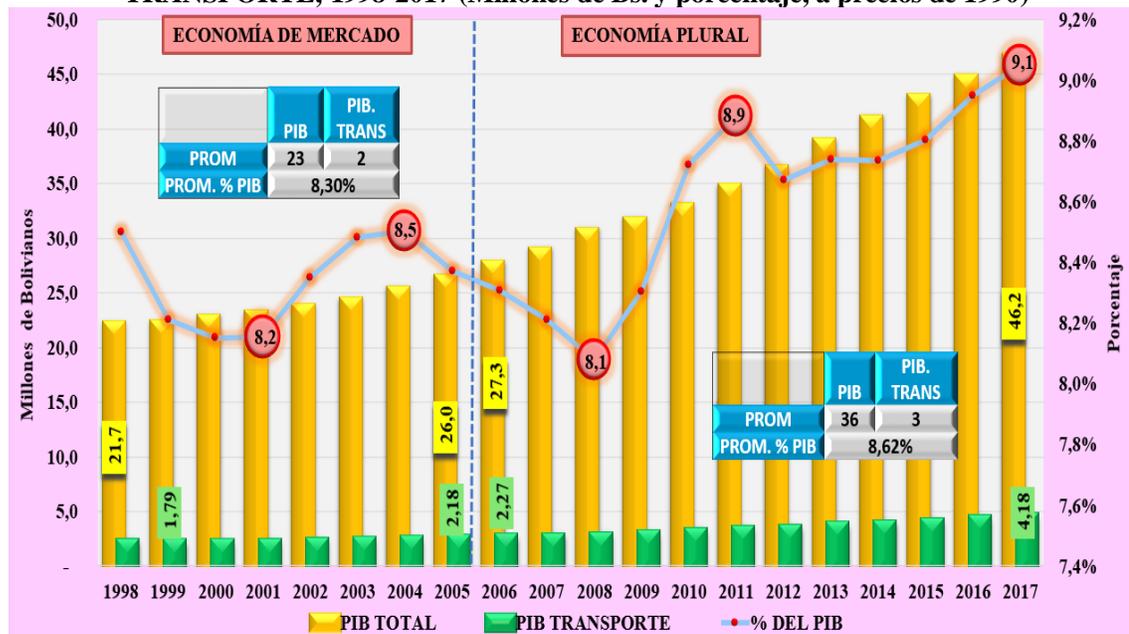
Se observa también que el aporte máximo del sector transporte al PIB es del 8,5% para el año 2004, equivalente a Bs.24,9 millones y un aporte mínimo del 8,2% para el año 2000 que representa Bs.22,4 millones (Ver Anexo 11).

En el periodo 1999-2001 El dinamismo del sector transporte estuvo impulsado por actividades de traslado de gas natural, por la expansión creciente de los servicios de

comunicación y por el mayor volumen de carga desde puestos fronterizos, resultante de las devaluaciones en algunos países vecinos.⁹¹

En el año 2004 se acentuó el dinamismo de la economía mundial. Esta expansión ha estado asociado al crecimiento de los países avanzados y las economías emergentes como China e India a las cuales se sumó la recuperación de los países de América Latina. Hasta fines del 2004 la expansión del comercio mundial se refleja en aumentos del volumen de la importación de bienes y servicios. El crecimiento del PIB del 2005 es explicado por el dinamismo de la demanda externa y una recuperación de la demanda interna. El crecimiento de la demanda interna se explica por el crecimiento del consumo privado y por la recuperación de la Inversión Pública.

GRÁFICO N°11: PRODUCTO INTERNO BRUTO TOTAL Y DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y porcentaje, a precios de 1990)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)
Elaboración propia.

⁹¹ Banco central de Bolivia. (2002). Evolución de la economía Boliviana. Segunda parte. p. 23

En el **Segundo periodo: Modelo de Economía Plural (2006-2017)**, según *Grafico N°11* se observa que en el periodo de economía plural hay un mayor crecimiento del PIB total, el promedio alcanza Bs.36 millones, registra un mínimo de Bs.27,3 millones para el año 2006 y un máximo de Bs.46,2 millones para el año 2016 (Ver Anexo 11).

El PIB del transporte en promedio llega a Bs.3 millones, observándose el año 2017 un máximo de Bs.4,18 millones y un mínimo de Bs.2,27 millones para el año 2006, siendo 9% el mayor aporte registrado el año 2017 y el 8% el menor aporte la gestión 2006 (Ver Anexo 11).

Entre los principales factores que incidieron en éste crecimiento se encuentra el incremento de las actividades de transporte terrestre de pasajeros y carga, también el transporte aéreo y férreo, producto de mayores niveles de crecimiento económico y de volúmenes de exportaciones de minerales y productos no tradicionales.

El transporte se benefició del mayor dinamismo del comercio exterior con la expansión fuerte de las exportaciones, por el megaciclo en el precio de las materias primas, e importaciones. El volumen de exportaciones e importaciones subió significativamente, si des contamos del total el volumen exportado de gas natural (esto debido a que su exportación se realiza por gasoductos).

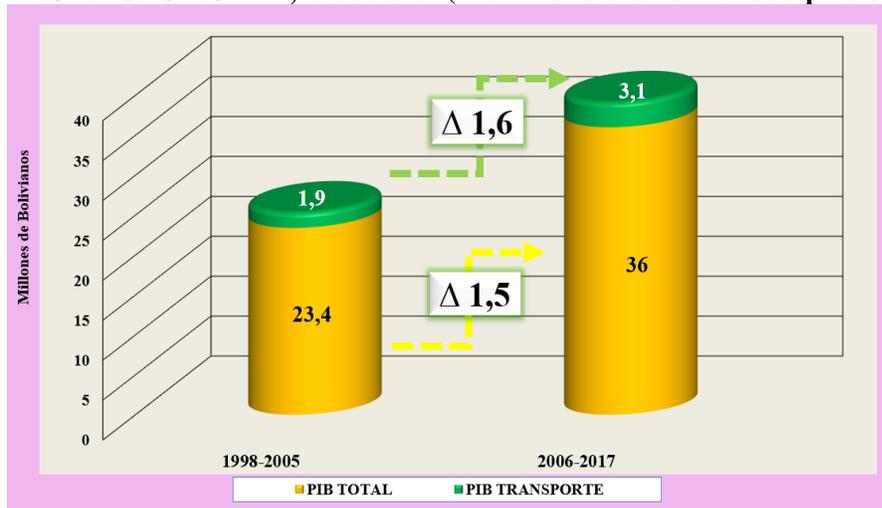
También subió la cantidad de carga (volumen de comercio) transportada en este tipo de vehículos. El aumento en la importación de estos vehículos ocurrió aun estando vigente una restricción a la importación de vehículos usados impuesta por las autoridades desde fines del 2008.⁹²

Durante más de una década el comercio internacional boliviano tuvo una clara tendencia ascendente impulsada, principalmente, por un contexto internacional altamente favorable. Esta mayor dinámica comercial refleja un crecimiento del transporte carretero que a su

⁹² Fundación milenio. (2016). Informe nacional de coyuntura N°309.

vez se reflejó en un incremento del PIB de transporte y almacenamiento mayor al promedio del PIB total.

GRÁFICO N°12: COMPARACIÓN PIB SECTOR TRANSPORTE Y PRODUCTO INTERNO BRUTO TOTAL, 1998-2017 (En millones de Bolivianos a precios 1990)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)
Elaboración propia

En el *Gráfico N°12* Se compara en ambos periodos, que el PIB total registra un promedio de Bs. 23,4 millones un incremento de 1,5 veces, llegando a Bs. 36 millones un crecimiento aproximado del 53% para el segundo periodo. El PIB transporte muestra un promedio de Bs. 1,9 millones en primer periodo, se observa un incremento de 1,6 veces que equivale a un crecimiento del 63% llegando a un promedio de 3,1 para el segundo periodo (Ver Anexo N° 11).

Para el segundo periodo se plantea la **política de crecimiento económico sostenible**, el objetivo es alcanzar altas tasas de crecimiento del PIB con niveles de inversión cada vez más altos y de mejor calidad, para garantizar la sostenibilidad de este crecimiento.

Currie plantea que el transporte es el que hace posible la ampliación del espacio económico y en consecuencia, un aumento del tamaño del mercado permitiendo un mayor crecimiento económico.

3.7. Longitud de carreteras construidas según tipo de red.

En el **Primer periodo: Modelo de Economía de Mercado (1998-2005)**, según *Gráfico N°13* se observa la longitud de carreteras construidas según tipo de red, muestra un acumulado de 400 mil km de carreteras construidas donde la Red fundamental registra 97 mil km la Red Departamental 72 mil km y la Red Municipal 231 mil km, una máxima de en el año 2005 de 67 mil km² y una mínima de 17 mil km en la gestión 1998 (Ver Anexo 12 y 13).

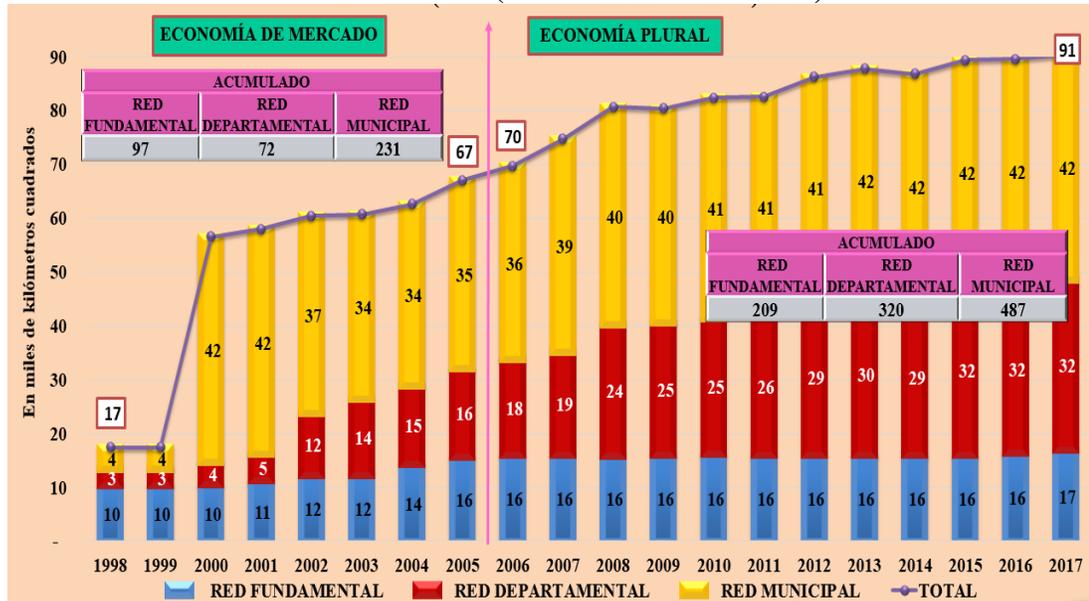
En el transporte carretero, entre las reformas más importantes, está el proceso de descentralización (1996) y recentralización (1998) del Servicio Nacional de Caminos (SNC). Es necesario puntualizar que se han efectuado ajustes con relación a la descentralización administrativa del Subsector vial a través del Decreto Supremo N° 25134 de fecha 21 de agosto de 1998 que entrará en vigencia a partir de 1999 y que dispone la conformación de la red vial en tres categorías:⁹³

- Red Fundamental (bajo responsabilidad del Servicio Nacional de Caminos).
- Redes Departamentales (bajo responsabilidad de las Prefecturas a través de los Servicios Departamentales de Caminos).
- Redes Municipales (bajo responsabilidad de los municipios).

Los servicios del transporte carretero los efectúa el sector privado a través de empresas y operadores individuales, dependiendo de que los servicios se ejecuten a nivel interdepartamental, interprovincial o Internacional.

⁹³ IBID 11

GRÁFICO N°13: LONGITUD DE CARRETERAS CONSTRUIDOS SEGÚN TIPO DE RED (En miles de kilómetros)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)
Elaboración propia

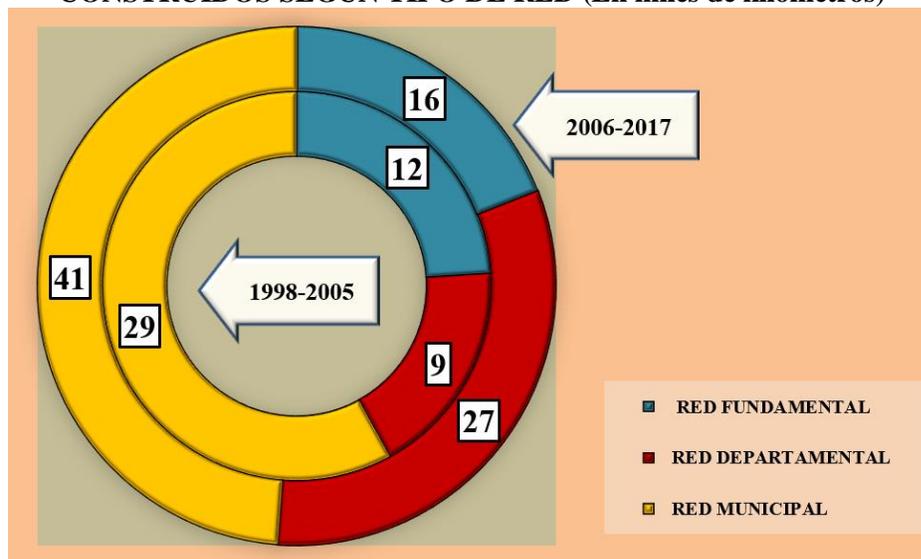
En el **Segundo periodo: Modelo de Economía Plural (2006 - 2017)**, según *Gráfico N°13* se muestra un acumulado de 1.017 mil km de carreteras construidas donde la Red fundamental registra 209 mil km la Red Departamental 320 mil km y la Red Municipal 387 mil km, una máxima de en el año 2017 de 91 mil km y una mínima de 70 mil km² en la gestión 2006 (Ver Anexo 12 y 13).

Este incremento de las carreteras, en general, está mostrando que la vertebración del país ha mejorado durante los últimos diez años y fue resultado de un aumento en las vías secundarias, que comprende las vías departamentales y municipales, que están a cargo de las gobernaciones y los municipios.

La red primaria, que enlaza las capitales de los departamentos y permite la vinculación de carácter internacional, también creció, pero en menor proporción: 30% con relación al 2002, correspondiente a una expansión de 3.723 km. Estos avances han mejorado la

transitabilidad entre capitales de departamento porque el 52% de esta vía era pavimentada a finales del 2012, incremento significativo en relación a 2002, cuando solo el 31% era pavimentado. En consecuencia, en términos agregados, la densidad vial total se incrementó de 6 a 8 km de carreteras por 100 km²⁹⁴

GRÁFICO N°14: COMPARACIÓN DE LONGITUD DE CARRETERAS CONSTRUIDAS SEGÚN TIPO DE RED (En miles de kilómetros)



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)
Elaboración propia

En el *Gráfico N°14* se muestra un promedio de longitud de carreteras construidas la Red fundamental registra 12 mil km en el primer periodo el cual incrementa para el segundo periodo a 16 mil km la Red Departamental tiene 9 mil km y para el segundo periodo disminuye a 27 mil km y la Red Municipal en el primer periodo registra 29 mil km incrementándose para el segundo periodo a mil km (Ver Anexo N° 13).

Se cumple con la política de **Vertebración interna e integración externa**, con la implementación de carreteras a nivel nacional, departamental y municipal.

⁹⁴ Nina, O. y Arduz, M. “V - Vías camineras”. pp. 247, 248.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

4.1.1. Conclusión General

La investigación plantea la importancia del financiamiento en los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte, destacar la dependencia del financiamiento externo para la ejecución de los proyectos, sin financiamiento externo no se tendrían los actuales proyectos en infraestructura como carreteras y aeropuertos que integran el país.

El Presupuesto de Inversión Pública, se incrementa a partir del 2006 con la promulgación de la Nueva Constitución Política del Estado y el Plan Nacional de Desarrollo, donde el Estado tiene mayor participación en el sector Transporte, por el incremento de los recursos del IDH.

La evidencia empírica muestra que en todo el periodo de estudio se dinamiza la ejecución financiera en el transporte caminero, dejando de lado el transporte ferroviario y aéreo por su participación del sector privado en las mismas.

4.1.2. Conclusiones Específicas

4.1.2.1. Conclusión Específica 1

La evidencia empírica demuestra que el primer periodo de estudio alcanza una eficiente ejecución del 101%, donde la programación promedio es de Bs.1.428 millones y se ejecuta Bs.1.457 millones (Ver Anexo 1 y 2). Se cumple con las políticas de vinculación vial y mantenimiento vial con los proyectos de construcción y mantenimiento de carreteras. La creación de la Ley General de Concesiones de Obras Públicas, no cumple con sus objetivos establecidos porque no se evidencia la entrega de proyectos bajo concesión.

En el Segundo Periodo, el comportamiento del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transportes registra una baja ejecución del 74%, de un promedio programado de Bs.8.941 Millones se ejecuta Bs.6.543 millones (Ver Anexo 1 y 2). Se cumple con la Política de recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado, con la creación de la ABC, pero no se recupera el patrimonio en ferrovías y aeropuertos. Parcialmente la Ley General de Transporte cumple con sus objetivos que se refleja en el incremento del Presupuesto del sector transporte.

En ambos periodos no se cumple con el paradigma teórico del Ciclo de Vida de los Proyectos que señalan las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública, Nassir Sapag Chain, Reynaldo Sapag Chain y Karem Marie Mokate,

4.1.2.2. Conclusión específica 2

La evidencia empírica muestra que el Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes con financiamiento interno en el primer periodo el promedio de ejecución es Bs.516 millones y en el segundo periodo Bs.4.049 millones, en el primer periodo el promedio de participación de la ejecución de los recursos por TGN es 26% se incrementa para el segundo periodo a un 55%, los Recursos Propios en el primer periodo registra una participación promedio de 24% disminuyendo para el segundo periodo a un 15% y las Regalías en el primer periodo es de 10% para el segundo periodo incrementa a un 21% de participación (Ver Anexo 5).

En el segundo periodo se cumple con la **política de incremento de los recursos internos**, aumenta las recaudaciones tributarias producto del Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH) y los recursos por regalías, ambos recursos generan un incremento importante en los ingresos.

En el segundo periodo se evidencia el cumplimiento del paradigma teórico de Ricardo Cibotti- Enrique Sierra, que plantean la necesaria intervención del Estado en favor de la economía, mediante la acción en el campo del financiamiento que indica que el Estado debe movilizar medios de pagos que le permitan trasladar los recursos físicos al ámbito de la economía Estatal.

4.1.2.3. Conclusión específica 3

Con la evidencia empírica se demuestra que el porcentaje promedio de ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector transportes con financiamiento externo el promedio ejecutado en el primer periodo es Bs.941 millones y en el segundo periodo Bs.2.556 millones. El promedio de participación de la ejecución del Crédito externo en el primer periodo es 88% se incrementa para el segundo periodo a 94%, las Donaciones en el primer registran un promedio de participación del 12% el cual disminuye para el segundo periodo a un 6% (Ver Anexo 8).

Se muestra una clara dependencia del financiamiento externo en ambos periodos, no se cumple con la **Política de austeridad y racionalización de los componentes no prioritarios del gasto público** es decir no se optimiza el uso de los recursos externos. En el segundo periodo no se cumple la **política de sostenibilidad fiscal** que plantea disminuir la dependencia de financiamiento externo.

Sin embargo la teoría de **Musgrave y Musgrave** señala que se puede financiar con deuda pública si se trata de gastos de inversión para obras de infraestructura.

4.1.2.4. Conclusión específica 4

En ambos periodos se observa que la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto, el transporte caminero tiene mayor participación. En el primer periodo el transporte caminero tiene un promedio de ejecución de Bs.1.320 millones y el transporte aéreo Bs.43 millones (Ver Anexo 10).

En el segundo periodo el transporte caminero tiene un ejecución promedio de Bs.5.785 millones, el transporte aéreo con Bs.148 millones y el ferroviario Bs.153 millones (Ver Anexo 10).

Se cumple parcialmente la Ley general de transporte N°165 de agosto de 2011 que establece los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral–STI, en los diferentes transportes.

Se cumple con las políticas de integración del sistema de transporte nacional y la vertebración interna e integración externa.

La teoría que plantea por Rudnick H. se cumple; el estado tiene la responsabilidad de garantizar la existencia y continuidad de las instalaciones en infraestructura.

4.1.2.5. Conclusión específica 5

En promedio el aporte del sector transporte al PIB real durante el primer periodo representa el 8,3%, con un incremento de 0,3% es decir un promedio de 8,6% para el segundo periodo. El aporte del transporte al Producto Interno Bruto no es significativo pese a que el segundo crece en un 63% (Ver Anexo 11).

Se cumple con la teoría planteada por Currie, indica que el transporte es el que hace posible la ampliación del espacio económico y en consecuencia, un aumento del tamaño del mercado permitiendo un mayor crecimiento económico.

4.1.2.6. Conclusión específica 6

Se muestra un promedio de longitud de carreteras construidas la Red fundamental registra 12 mil km en el primer periodo el cual incrementa para el segundo periodo a 16 mil km la Red Departamental tiene 9 mil km² y para el segundo periodo disminuye a 27 mil km

y la Red Municipal en el primer periodo registra 29 mil km incrementándose para el segundo periodo a 41 mil km (Ver Anexo 13).

Se cumple con la política de **Vertebración interna e integración externa**, con la implementación de carreteras a nivel nacional, departamental y municipal.

4.2. APORTE DE INVESTIGACIÓN A LA MENCIÓN

El aporte de la investigación en la mención **GESTIÓN DE PROYECTOS Y PRESUPUESTO**; es haber establecido una relación directa entre el **Presupuesto con fuente de financiamiento interno, externo y por tipo de proyectos de Inversión Pública**.

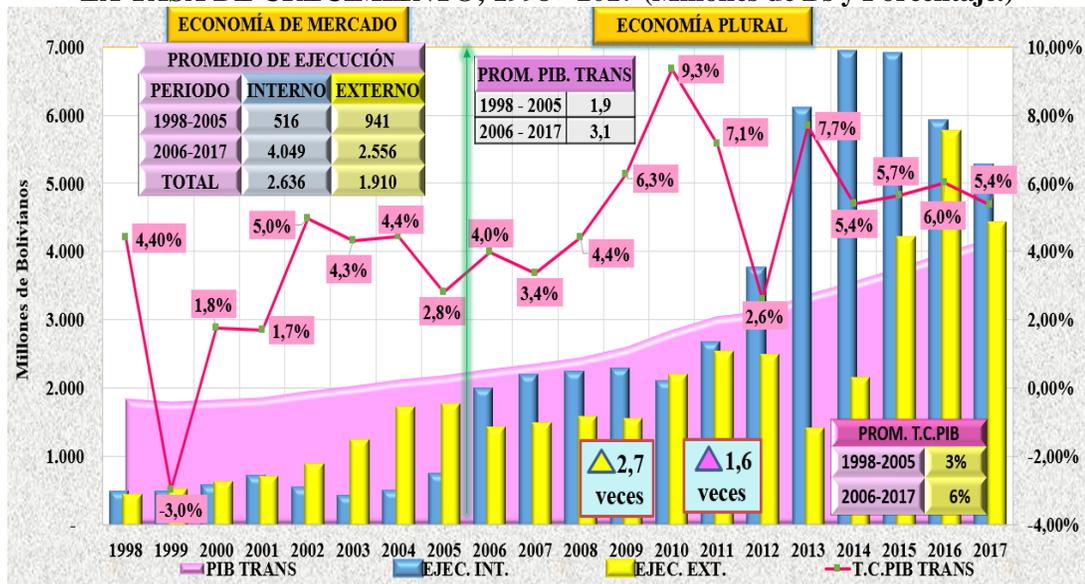
Existe una relación directa entre el Sector Transporte y el **Presupuesto de Inversión Pública**, es decir el Producto Interno Bruto se encuentra relacionado con la ejecución del **Presupuesto de Inversión Pública**.

4.3. VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

Se **acepta** la hipótesis planteada:

El incremento en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con financiamiento externo contribuye al crecimiento del Producto Interno Bruto del Sector Transporte.

GRÁFICO N° 15: RELACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO, PIB TRANSPORTE Y LA TASA DE CRECIMIENTO; 1998 - 2017 (Millones de Bs y Porcentaje.)



FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
 Instituto Nacional de Estadística (INE)
 Elaboración propia

Se acepta la hipótesis: Según Gráfico N°15 se observa que el promedio de ejecución del presupuesto de inversión pública con financiamiento externo creció 2,7 veces, el Producto Interno Bruto del transporte crece 1,6 veces más y la tasa de crecimiento en 2 veces más.

Se evidencia que el paradigma teórico planteado por Currie, se cumple porque indica que el transporte es el que hace posible la ampliación del espacio económico y en consecuencia, un aumento del tamaño del mercado permitiendo un mayor crecimiento económico.

El paradigma teórico de la deuda externa planteada por Musgrave se cumple porque el financiamiento con deuda pública se destina al Presupuesto de Inversión Pública para obras de infraestructura como construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras, aeropuertos y ferrovías.

En este sentido, Esfahani y Ramírez plantean que la infraestructura generada con Inversión Pública tiene efectos positivos en el crecimiento económico, y que las diferencias entre las tasas de crecimiento económico obtenidas por los países radica en la calidad de sus instituciones para asignar y administrar dicha Inversión, más que en la Inversión misma, por lo cual un requisito necesario para lograr la efectividad de la política gubernamental es la reforma institucional y organizacional más que la simple asignación de recursos a proyectos de infraestructura.

4.4. EVIDENCIA TEÓRICA

Se evidencia el cumplimiento de la **teoría del sector público** en el segundo periodo propuesto por **Richard Musgrave**. El Estado interviene en la economía como asignador y distribuidor de recursos para la construcción de carreteras, aeropuertos y rehabilitación de ferrovías. La teoría de Cibotti - Sierra, el Estado interviene en favor de la economía mediante la acción de financiamiento con la implementación de IDH para la producción y acumulación de infraestructura de transporte.

La propuesta **Teórica** planteada por los hermanos **Sapag Chain, Karen Marie Mokate y el S.N.I.P.** señala la importancia del cumplimiento del ciclo de vida del proyecto como respuesta o solución a un problema o necesidad, se evidencia el incumplimiento de la fase de ejecución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública.

La **Teoría de la deuda Publica** planteada por Musgrave y Musgrave se cumple, por el incremento en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con financiamiento externo para la construcción de infraestructura.

La teoría planteada por **Currie**, El sector transporte hace posible la ampliación del espacio económico y en consecuencia un aumento del tamaño del mercado permitiendo un mayor crecimiento económico.

4.5. RECOMENDACIONES

4.5.1. Recomendaciones específicas

4.5.1.1. Recomendación específica 1

Intensificar el control y seguimiento de la programación de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública mediante el Órgano Rector, para el cumplimiento de la fase del ciclo de vida del proyecto

4.5.1.2. Recomendación específica 2

Fortalecer la participación del financiamiento interno, con el incremento de los Recursos Propios, que permitan financiar la ejecución de Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública.

4.5.1.3. Recomendación específica 3

Priorizar la ejecución del presupuesto de inversión pública con financiamiento externo, específicamente del crédito externo porque se debe pagar por el préstamo a terceros.

4.5.1.4. Recomendación específica 4

Fortalecer el sistema de transporte intermodal es decir la articulación entre diferentes modalidades de transporte (carretero, aéreo y férreo).

4.5.1.5. Recomendación específica 5

Mantener sostenible el crecimiento del PIB real del sector transporte, al ser este un sector que se conecta con varios de los sectores y su inestabilidad repercute en la economía.

4.5.1.6. Recomendación específica 6

Aperturar caminos municipales para la conexión de la red departamental y la red vial fundamental.

BIBLIOGRAFÍA

- Banco central de Bolivia. Evolución de la economía boliviana. Memoria 2005. p. 39.
- Castro, F. Losay, J.C. & Mayorga, C. V. (2013). “Estrategia de financiamiento para la ampliación de una microempresa e introducción del producto al mercado del calzado femenino masha”. (Tesis de pregrado). Universidad de Guayaquil. Ecuador.
- Centro de documentos e información Bolivia- CEDIB. (2016). La inversión pública en obras viales. Recuperado de: https://cedib.org/post_type_titulares/la-inversion-publica-en-obras-viales-ocupa-el-32-el-dia-22-5-16/.
- Cibotti, R y Sierra, E. (1981). El Sector Público en la planificación del desarrollo. México: Siglo XXI.
- Confederación de empresarios privados de Bolivia (CEPB). (2013). “*Inversiones y crecimiento en Bolivia: Desencuentros recurrentes*”, p. 4.
- Constitución política del estado (2004). Cap. III. Art.144. p. 42.
- Cuamatzin, B. F. (2006). Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. Referentes teóricos para el análisis de la deuda pública. Vol. XXI. p. 243.
- Decreto Supremo N° 29894. Art.7. p. 28.
- ____N°298947. (2009). Cap. IX. Art. 52.
- Directrices de formulación presupuestaria (2017). Título I. Art. 1 y 2.
- Duverger, M. (1960). “*Instituciones Financieras*”. Brcelona, España: Editorial Bosh.
- Fundación milenio. (2016). Informe nacional de coyuntura N°309.
- Gines de Rus, Campos, J. y Nombela, J. (2003). Economía del Transporte. Edición: Antoni Bosch. Barcelona. Pp.1-18.
- Hernández Sampieri, R. (1998). “*Metodología y Técnicas de Investigación*”. Edit. McGraw-Hill. México.
- Hernández Sampieri, R. Fernández Collado, C. y Del pilar Baptista, L M. (2006). “*Metodología de la Investigación*”. México. 5ta Edición Cap. 1. p.3.

Información general de Bolivia. (2006). Historia de Bolivia. “EL DIARIO”. Medio de Comunicación Escrita.

Ley 1544 “*Ley de Capitalización*” del 21 de marzo de 1994.

Ley 1551 “*Ley de Participación Popular*” del 20 de Abril de 1994. Art. 1.

Ley 1654 “*Ley de Descentralización Administrativa*” del 28 de julio de 1995.

Ley N° 1178 “*Ley de Administración y Control Gubernamental*” del 20 de junio de 1990, Art. 8.

Ley N° 1551 “*Ley de Participación Popular*” de 1994. Art. 1.

Ley N° 2042 “*Ley de Administración Presupuestaria*” de 1999. Art. 4. p. 485.

Ley N° 3058 “*Ley de Hidrocarburos*” del 2005. Art. 57. p. 20.

Ley N° 1178 “*Ley de Administración y Control Gubernamentales*” de 20 de julio de 1990. Art. 1.

Ley N° 165 “*Ley General de Transporte*” del 16 de agosto de 2011. Cap. 4. Art. 8

Mendieta, J. C. y Perdomo, J. A. Universidad de Los Andes. *Fundamentos de economía del transporte: teoría, metodología y análisis de política*. p. 3.

Ministerio de comunicación, Recuperado de:
<http://www.comunicacion.gob.bo/?q=20120817/bolivia-contar%C3%A1-con-al-menos-seis-nuevos-aeropuertos-hasta-2014>.

Ministerio de economía y finanzas pública. (2009). Informe “En 2009 se romperá un récord de Inversión Pública con USD1.871 Millones”.

_____ (2015). “Reglamento específico del Sistema de Presupuesto”.

Ministerio de hacienda. (2003). “*Normas básicas – Sistema nacional de inversión pública*”. p. 1-18.

Ministerio de planificación de desarrollo. Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Mokate, K. (2004). “*Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión*”. Cap. El Proyecto de Inversión y el Ciclo del Proyecto. p. 1-18. Bogotá, Colombia: Segunda edición.

- Musgrave, R. A (1999). *Hacienda Pública Teórica y Aplicada*. Quinta edición. Editorial McGraw-Hill. Cap.1. pp. 4-9.
- Nina, O. y Arduz, M. “V - Vías camineras”. pp. 247, 248.
- Normas básicas del sistema nacional de inversión pública. Art.12. p. 5 - 6.
- Nueva constitución política del estado (2009). Sección I. Art. 321. p. 127.
- Ortegón, Edgar y Pacheco, J. F. “*Los sistemas nacionales de inversión pública en Centroamérica: marco teórico y análisis comparativo multivariado*”. p. 13.
- Plan general de desarrollo económico y social 1997-2002. (1997). Bolivia XXI – País Socialmente Solidario. Presidente de la República, Hugo Banzer Suárez, La Paz - Bolivia, pp.4, 6, 7.
- Plan nacional de desarrollo (2006 – 2011). “Bolivia digna, soberana, productiva y democrática para vivir bien”. p.189.
- Programa de las naciones unidas para el desarrollo (PNUD), 2012. Bolivia en breve. Recuperado de: <http://www.bo.undp.org/content/bolivia/es/home/countryinfo.html>.
- Resolución 216768. “*Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública*” de junio 18 de 1996.
- Recuperado de: www.economiafinanzas.gob.bo
- Recuperado de: www.oopp.gob.bo/
- Recuperado de: [www.planificacion.gob](http://www.planificacion.gob.bo).
- Rudnick, H. (2008). *Diseño Estratégico e Infraestructura Básica*. Editorial ILPES. pp. 163.
- Sabino, C. (1991). *Diccionario de Economía y Finanzas*. Caracas, Venezuela: Ed. Panapo. p. 138.
- Sader, E. y Gentili, P. (2003). “*Neoliberalismo: un balance provisorio*”: *La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO. Segunda Edición.
- Sapag, Nassir y Sapag, Reinaldo. (2007). Cap. 1. “*Preparación y Evaluación de proyectos*”. Bogotá, Colombia: Quinta edición. pp. 21-23

- Sierra, L. Y. (2012). Observatorio de la Economía Latinoamericana. “*Panorama económico y social general del estado plurinacional de Bolivia*”. N° 166.
- Stiglitz, J. (2012). “*La Economía del Sector Público*”. Tercera edición. Cap. 3. p. 69.
- Ticona, R. (Octubre de 2014). “El Proceso de descentralización de la inversión público regional”. *Revista El Economista* N° 47, p. 17.
- Turró Calvet, M. (2010). “*La evaluación de proyectos de inversión en transporte por parte de las instituciones financieras internacionales: la experiencia del Banco Europeo de Inversiones*”. p.55.
- Unidad de análisis de políticas sociales y económicas - UDAPE. (2005). “Estructura del sector transporte en Bolivia”, p. 25.
- _____ (2009). Sector transporte. Tomo IV. p. 29.
- _____ Evolución de la economía 2001. pp. 22, 23.
- _____ (Octubre 2009). “El sector del transporte”. Tomo IV. p. 27-28.
- _____ Evaluación de la economía 1999. p. 9.
- _____ Informe económico y social 2004. pp. 12, 13.
- _____ Sector Transporte en Bolivia (1992-2005).p. 32.
- Viceministerio de inversión pública y financiamiento externo. (2013). “*Informe 2012 sobre Inversión Pública y Financiamiento para el Desarrollo en Bolivia*”, pp. 98-100.
- Villa, M. (2016). La Razón. Medio escrito. La Paz, Bolivia
- Zorrilla, A. (1987). *Diccionario de Economía*. México: Ed. Limusa. Segunda Edición. p. 89.

ANEXOS

ANEXO 1

CUADRO N°1: PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje)

AÑO	PROGRAMADO	EJECUTADO	% EJEC
1998	1.064	840	79%
1999	937	914	97%
2000	1.176	1.118	95%
2001	1.203	1.332	111%
2002	1.457	1.338	92%
2003	1.705	1.572	92%
2004	1.479	2.125	144%
2005	2.403	2.413	100%
2006	4.311	3.325	77%
2007	4.333	3.587	83%
2008	5.193	3.725	72%
2009	5.629	3.744	67%
2010	5.434	4.205	77%
2011	7.052	5.107	72%
2012	8.916	6.160	69%
2013	10.641	7.429	70%
2014	12.496	8.988	72%
2015	15.104	11.036	73%
2016	15.004	11.608	77%
2017	13.175	9.607	73%
Total general	118.716	90.174	76%

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 2

CUADRO N°2: PROMEDIO, ACUMULADO DE LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje)

PERIODO	PROMEDIO		ACUMULADO		% EJEC
	PROGRAMADO	EJECUTADO	PROGRAMADO	EJECUTADO	PROMEDIO
1998-2005	1.428	1.457	11.426	11.652	101%
2006-2017	8.941	6.543	107.290	78.522	74%

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 3

CUADRO N°3: EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FUENTE DE FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs.)

	TGN	RECURSOS PROPIOS	REGALIAS	OTROS	TOTAL
1998	140	80	33	195	447
1999	141	127	18	156	441
2000	163	177	38	159	537
2001	232	171	64	203	670
2002	85	149	85	175	494
2003	93	69	97	124	383
2004	94	96	132	132	454
2005	120	108	363	107	698
2006	946	60	778	158	1.942
2007	1.394	45	547	168	2.154
2008	1.035	161	726	266	2.188
2009	1.075	153	774	236	2.238
2010	865	325	561	304	2.054
2011	1.411	211	794	204	2.620
2012	2.173	229	942	382	3.725
2013	3.788	395	1.381	501	6.066
2014	3.949	1.014	1.419	506	6.889
2015	3.451	1.899	977	541	6.867
2016	3.141	1.594	668	479	5.882
2017	3.347	1.152	524	940	5.230
Total general	27.644	8.215	10.919	5.935	52.713

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 4

CUADRO N°4: PROMEDIO, ACUMULADO DE LA Y EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs.)

ACUMULADO					
1998-2005	TGN	RECURSOS PROPIOS	REGALIAS	OTROS	TOTAL
	1.068	977	828	1.252	4.125
2006-2017	TGN	RECURSOS PROPIOS	REGALIAS	OTROS	TOTAL
	26.576	7.238	10.091	4.683	48.588
PROMEDIO					
1998-2005	TGN	RECURSOS PROPIOS	REGALIAS	OTROS	TOTAL
	134	122	103	156	516
2006-2017	TGN	RECURSOS PROPIOS	REGALIAS	OTROS	TOTAL
	2.215	603	841	390	4.049

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 5

CUADRO N°5: PORCENTAJE PROMEDIO DE PARTICIPACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR RECURSOS CON FINANCIAMIENTO INTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Porcentaje)

	1998 - 2005	2006 - 2017
TGN	26%	55%
RECURSOS PROPIOS	24%	15%
REGALIAS	20%	21%
OTROS	30%	9%

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 6

CUADRO N°6: PARTICIPACIÓN DE LOS RECURSOS INTERNOS EN EL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (En porcentaje)

AÑO	TGN	RECURSOS PROPIOS	REGALIAS	OTROS	TOTAL
1998	31%	18%	7%	44%	100%
1999	32%	29%	4%	35%	100%
2000	30%	33%	7%	30%	100%
2001	35%	26%	9%	30%	100%
2002	17%	30%	17%	35%	100%
2003	24%	18%	25%	32%	100%
2004	21%	21%	29%	29%	100%
2005	17%	16%	52%	15%	100%
2006	49%	3%	40%	8%	100%
2007	65%	2%	25%	8%	100%
2008	47%	7%	33%	12%	100%
2009	48%	7%	35%	11%	100%
2010	42%	16%	27%	15%	100%
2011	54%	8%	30%	8%	100%
2012	58%	6%	25%	10%	100%
2013	62%	7%	23%	8%	100%
2014	57%	15%	21%	7%	100%
2015	50%	28%	14%	8%	100%
2016	53%	27%	11%	8%	100%
2017	56%	19%	9%	16%	100%
Total general	52%	16%	21%	11%	100%

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 7

CUADRO N°7: EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs.)

	CRÉDITO EXTERNO	DONACIONES	TOTAL
1998	369	24	393
1999	432	40	473
2000	561	20	581
2001	466	196	662
2002	655	189	844
2003	1.042	147	1.189
2004	1.522	148	1.671
2005	1.626	89	1.715
2006	1.240	143	1.383
2007	1.274	159	1.433
2008	1.379	157	1.537
2009	1.331	176	1.507
2010	2.007	144	2.151
2011	2.364	123	2.487
2012	2.298	137	2.435
2013	1.285	78	1.363
2014	2.063	36	2.099
2015	4.144	24	4.169
2016	5.698	29	5.727
2017	4.335	43	4.378

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 8

CUADRO N°8: ACUMULADO, PROMEDIO DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO EXTERNO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y Porcentaje)

ACUMULADO			
	EJEC. CREDITO EXTERNO	EJEC. DONACIÓN	TOTAL
1998-2005	6.673	854	7.527
2005-2017	29.418	1.250	30.668
PROMEDIO			
1998-2005	834	104	941
2005-2017	2.451	107	2.556
PARTICIPACION			
1998-2005	88%	12%	100%
2005-2017	94%	6%	100%

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 9

CUADRO N°9: EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR TIPO DE PROYECTO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs.)

AÑO	CAMINERO	AEREO	FERROVIARIO	OTROS	TOTAL
1998	660	80	-	99	840
1999	804	36	-	74	914
2000	1.002	40	-	76	1.118
2001	1.191	55	-	86	1.332
2002	1.156	32	-	150	1.338
2003	1.428	32	-	112	1.572
2004	1.995	61	-	69	2.125
2005	2.323	9	-	82	2.413
2006	3.058	20	-	247	3.325
2007	3.242	15	-	330	3.587
2008	3.154	19	-	552	3.725
2009	3.277	38	-	429	3.744
2010	3.907	75	2	222	4.205
2011	4.818	243	1	45	5.107
2012	5.633	194	7	326	6.160

.../

.../

2013	6.060	305	331	731	7.429
2014	7.726	303	356	603	8.988
2015	9.255	205	339	1.236	11.036
2016	10.271	171	397	769	11.608
2017	9.022	186	399	-	9.607

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 10

CUADRO N°10: PROMEDIO, ACUMULADO DE LA EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA POR TIPO DE PROYECTO DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs.)

PERIODO	PROMEDIO				ACUMULADO			
	CAMINE RO	AEREO	FERROVI ARIO	Total	CAMINE RO	AEREO	FERROVI ARIO	Total
1998-2005	1.320	43	-	1.457	10.559	346	-	11.652
2006-2017	5.785	148	153	6.543	69.423	1.775	1.833	78.522

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
Elaboración Propia

ANEXO 11

CUADRO N°11: PRODUCTO INTERNO BRUTO REAL TOTAL Y DEL SECTOR TRANSPORTE; 1998-2017 (Millones de Bs. y porcentaje a precios de 1990)

AÑO	PIB TOTAL	PROM.PIB TOTAL	PIB TRANS	PROM. PIB TRANS.	% DEL PIB	PROM.%P IB
1998	21,7	23,4	1,8	1,9	8,50%	8,34%
1999	21,8		1,8		8,21%	
2000	22,4		1,8		8,15%	
2001	22,7		1,9		8,15%	
2002	23,3		1,9		8,35%	
2003	23,9		2,0		8,48%	
2004	24,9		2,1		8,50%	
2005	26,0		2,2		8,37%	
2006	27,3	36,0	2,3	3,1	8,31%	8,62%
2007	28,5		2,3		8,21%	
2008	30,3		2,4		8,08%	
2009	31,3		2,6		8,31%	
2010	32,6		2,8		8,72%	
2011	34,3		3,0		8,88%	
2012	36,0		3,1		8,67%	
2013	38,5		3,4		8,74%	
2014	40,6		3,5		8,74%	
2015	42,6		3,7		8,80%	
2016	44,4		4,0		8,95%	
2017	46,2	4,2	9,05%			

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)
Elaboración propia

ANEXO 12

CUADRO N°12: LONGITUD DE CARRETERAS CONSTRUIDOS SEGÚN TIPO DE RED (En miles de kilómetros cuadrados)

AÑO	RED FUNDAMENTAL	RED DEPARTAMENTAL	RED MUNICIPAL	TOTAL
1998	10	3	4	17
1999	10	3	4	17
2000	10	4	42	57
2001	11	5	42	58
2002	12	12	37	60
2003	12	14	34	61
2004	14	15	34	63
2005	16	16	35	67
2006	16	18	36	70
2007	16	19	39	75
2008	16	24	40	81
2009	16	25	40	80
2010	16	25	41	82
2011	16	26	41	83
2012	16	29	41	86
2013	16	30	42	88
2014	16	29	42	87
2015	16	32	42	89
2016	16	32	42	90
2017	17	32	42	90

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)
Elaboración propia

ANEXO 13

CUADRO N°13: ACUMULADO Y PROMEDIO DE LONGITUD DE CARRETERAS CONSTRUIDOS SEGÚN TIPO DE RED (En miles de kilómetros cuadrados)

ACUMULADO			
	RED FUNDAMENTAL	RED DEPARTAMENTAL	RED MUNICIPAL
1998-2005	97	72	231
2006-2016	209	320	487
PROMEDIO			
1998-2005	12	9	29
2006-2016	16	27	41

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)
Elaboración propia

PLANILLA DE CONSISTENCIA METODOLÓGICA

TITULO DEL TEMA	EL FINANCIAMIENTO EN LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA; 1998 - 2017	
OBJETO DE INVESTIGACION	La importancia del financiamiento en la fase de ejecución en los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte de Bolivia; 1998 - 2017.	
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	OBJETIVO GENERAL	PLANTEAMIENTO DE LA HIPOTESIS
Dependencia del financiamiento externo en la fase de ejecución en los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte de Bolivia.	Demostrar la importancia del financiamiento en la fase de ejecución en los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte de Bolivia.	El incremento en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con financiamiento externo contribuye al crecimiento del PIB del Sector Transporte.
CATEGORIAS ACONOMICAS	VARIABLES ECONOMICAS	OBJETIVOS ESPECIFICOS
CE ₁ : PRESUPUESTO DE INVERSION PUBLICA	V.E.1.1. Programación y ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.	O.E.1.1: Identificar el cumplimiento de la programación respecto a la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.
	V.E.1.2. Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con fuente de financiamiento interno del Sector Transporte.	O.E.1.2: Determinar el aporte de los principales recursos con fuente de financiamiento interno en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.
	V.E.1.3: Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con fuente de financiamiento externo del Sector Transporte.	O.E.1.3: Verificar la contribución de los recursos con fuente de financiamiento externo en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Transporte.
	V.E.1.4: Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto del Sector Transporte.	O.E.1.4: Diferenciar la distribución de la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto del Sector Transporte.
CE ₂ : SECTOR TRANSPORTE	V.E.2.1: PIB real del sector transporte.	O.E.2.1: Relacionar el Sector Transporte con el Producto Interno Bruto.
	V.E.2.2: Longitud de carreteras construidos según tipo de red.	O.E.2.2. Comparar la longitud de carreteras construidos según tipo de red.

PLANILLA DE CONSISTENCIA DE POLITICAS

PRIMER PERIODO 2000-2005	PRIMER PERIODO 2006-2017
<p>POLITICAS NACIONALES</p> <p>1. Política de austeridad y racionalización de los componentes no prioritarios del gasto público Racionalizar los componentes no prioritarios del gasto público, y optimizar el uso de los recursos externos.</p> <p>2. Política de ahorro interno Transformar el Sistema Financiero Nacional generara niveles crecientes de ahorro interno para canalizarlo en forma eficiente al financiamiento de la inversión.</p> <p>3. Política de programación del desarrollo económico (antigua CPE) Formular periódicamente el plan general de desarrollo económico y social de la República, cuya ejecución será obligatoria. Este planeamiento comprenderá los sectores estatal, mixto y privado de la economía nacional.</p> <p>POLITICAS SECTORAL</p> <p>1. Política de Desarrollo de los corredores Identificar los corredores interoceánicos, que aprovechando la ubicación geográfica del país genere capacidad competitiva nacional.</p> <p>2. Política de vinculación vial Promoverá el fortalecimiento y desarrollo de la vinculación vial interprovincial y caminos vecinales secundarios, que apoyen la seguridad alimentaria.</p> <p>3. Política de mantenimiento vial Fortalecer los programas de mantenimiento vial a objeto de asegurar un estándar mínimo que garantice una operación permanente y la prestación de servicios de transporte eficiente y económico evitando las onerosas construcciones.</p> <p>4. Política de garantía y seguridad Se segmentara la construcción de proyectos carreteros cuya licitación permita la participación de empresas nacionales que utilicen técnicos, mano de obra e insumos nacionales.</p> <p>5. Política de desarrollo del transporte fluvial Aprovechar las potencialidades de las redes hidrográficas, se implementaran programas de desarrollo de proyectos fluviales principalmente asociados principalmente al transporte intermodal, priorizando regiones alejadas del Beni y Pando.</p>	<p>POLITICA NACIONAL</p> <p>1. Política de sostenibilidad fiscal Disminuir la dependencia de financiamiento externo y reducir la presión del Estado sobre el ahorro nacional. Se incrementará la inversión pública en infraestructura destinadas a determinadas actividades productivas estratégicas.</p> <p>2. Política de integración del sistema de transporte nacional Las diferentes modalidades (caminera, ferroviaria, aeronáutica y fluvial lacustre) son componente significativo del desarrollo y la ampliación de mercados para la producción boliviana, contribuyen a los esfuerzos integrales que permitirán a Bolivia salir efectivamente del subdesarrollo económico y social en que se encuentra.</p> <p>POLITICAS SECTORAL</p> <p>1. Política de recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado. El Estado requiere recuperar el patrimonio que tiene en ferrovías y aeropuertos, para que estos presten servicios a la población, en términos de calidad y costo convenientes.</p> <p>2. Política de vertebración interna e integración externa Construir, mantener y rehabilitar carreteras, ferrovías, aeropuertos, que permitan a Bolivia una mayor vertebración interna y lograr el acceso estratégico de sus exportaciones a los mercados de destino; bajo la perspectiva de un modelo de desarrollo de infraestructura multimodal que permita aprovechar de forma integral los diferentes sistemas de transporte, esto marca un cambio de enfoque en el desarrollo basado anteriormente en esfuerzos dirigidos de manera aislada principalmente al modo terrestre.</p> <p>3. Política de Inversiones eficientes en infraestructura de transportes Optimizar los costos de inversión y operación de toda su infraestructura de transportes en sus cuatro modos, y que estas se realicen a través de un proceso de planificación acorde con las prioridades de las políticas productivas y las necesidades de la población.</p> <p>4. Política de relacionamiento con la Cooperación Internacional Ordenar la relación Gobierno - Cooperación, fortalecer procesos de alineamiento y coordinación, reforzar el liderazgo del Gobierno, mejorar la asignación de recursos, facilitar su programación flexible y armonizar mecanismos de monitoreo y evaluación.</p>

PLANILLA DE CONSISTENCIA DE NORMAS

PRIMER PERIODO 2000-2005	PRIMER PERIODO 2006-2017
<p>1. Ley N° 1178 de Administración y Control Gubernamental- 20 de junio de 1990 Los proyectos en el presupuesto de inversión pública se encuentran en el sistema de presupuesto que preverá en función de las prioridades de la política gubernamental. Los sistemas nacionales de planificación e inversión pública compatibilizaran e integraran los objetivos y planes estratégicos de cada entidad y los proyectos de inversión pública que deberán ejecutar, con los planes de mediano y largo plazo.</p> <p>2. Ley N° 1551 de Participación Popular- 1994 Ley reconoce, promueve y consolida el proceso de Participación Popular articulando a las comunidades indígenas, campesinas y urbanas, en la vida jurídica, política y económica del país. Procura mejorar la calidad de vida de la mujer y el hombre boliviano, con una más justa distribución y mejor administración de los recursos públicos. Fortalece los instrumentos políticos y económicos necesarios para perfeccionar la democracia y representativa, facilitando la participación ciudadana y garantizando la igualdad de oportunidades en los niveles de representación a mujeres y hombres</p> <p>3. Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública El SNIP es el conjunto de normas, instrumentos y procedimientos comunes para todas las, entidades del sector público, mediante los cuales se relacionan y coordinan entre sí para formular, valorar, priorizar, financiar y ejecutar los proyectos de inversión pública en el marco de los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal.</p> <p>4. Ley N° 2042 de Administración Presupuestaria- 1999 La presente Ley tiene por objeto establecer las normas generales a las que debe regirse el proceso de administración presupuestaria de cada ejercicio fiscal, que comprende del 1° de enero al 31 de diciembre de cada año. Asimismo, normar la elaboración y presentación de los Estados Financieros de la Administración Central para su consideración en el Honorable Congreso Nacional. La presente Ley se aplicará sin excepción en todas las entidades del Sector Público, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley N° 1178.</p> <p>5. Ley N° 3058 DE Hidrocarburos, 2005 Todos los beneficiarios destinarán los recursos por Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), para los sectores de educación, salud y caminos, desarrollo productivo y todo lo que contribuya a la generación de fuentes de trabajo. Los departamentos productores priorizaran la distribución de los recursos percibidos por Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH) en favor de sus provincias productoras de hidrocarburos.</p>	<p>1. Nueva constitución política del estado plurinacional de Bolivia Los ingresos del Estado se invertirán conforme con el plan general de desarrollo económico y social del país, el Presupuesto General del Estado y con la ley.</p> <p>2. Ley General de Transporte n° 165, Agosto de 2011. La presente Ley tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.</p>

PLANILLA DE CONSISTENCIA INSTITUCIONES

INSTITUCIONES	
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS (MEFP)	El Ministerio de Economía y Finanzas Públicas del Estado Plurinacional de Bolivia es el organismo que se encarga, de contribuir a la construcción del Nuevo Modelo Económico Social Comunitario Productivo, basado en la concepción del Vivir Bien, formulando e implementando políticas macroeconómicas que preservan la estabilidad como patrimonio de la población boliviana, y promuevan la equidad económica y social
MINISTERIO DE PLANIFICACION DEL DESARROLLO	El Ministerio de Planificación del Desarrollo, es la entidad pública estratégica que dirige el desarrollo, la planificación y la reasignación de los recursos para la construcción del Estado Plurinacional y el Vivir Bien, mediante la articulación de procesos, actores, territorios y sectores en coordinación y con la acción protagónica de organizaciones sociales, entidades territoriales de instituciones internacionales y de la cooperación
VICEMINISTERIO DE INVERSION PUBLICA Y FINANCIAMIENTO EXTERNO	El Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) como instrumento de información que apoya la Gestión del Programa de Inversión Pública y de los Proyectos de Inversión
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS SERVICIOS Y VIVIENDA	Promueve y gestiona el acceso universal y equitativo de la población boliviana a obras y servicios de calidad, en telecomunicaciones, transportes y vivienda, en armonía con la naturaleza.