

**DETERMINACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA
TERRESTRE EN LA GENERACIÓN DE EMPLEO DIRECTO EN EL DISTRITO
DE BUENAVENTURA PRIMER SEMESTRE 2017**

**PRESENTADO POR
OLGA PATRICIA VERA QUIÑONES**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE, SEDE PACÍFICO
FACULTAD CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
DEPARTAMENTO DE PROCESOS CONTABILIDAD Y FINANZAS
CONTADURÍA PÚBLICA
BUENAVENTURA
2017**

**DETERMINACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA
TERRESTRE EN LA GENERACIÓN DE EMPLEO DIRECTO EN EL DISTRITO
DE BUENAVENTURA PRIMER SEMESTRE 2017**

**PRESENTADO POR
OLGA PATRICIA VERA QUIÑONES**

TRABAJO PARA OPTAR POR EL TITULO DE CONTADOR PÚBLICO

**UNIVERSIDAD DEL VALLE, SEDE PACÍFICO
FACULTAD CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN
DEPARTAMENTO DE PROCESOS CONTABILIDAD Y FINANZAS
CONTADURÍA PÚBLICA
BUENAVENTURA
2017**

Nota de aceptación

Firma del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Buenaventura, 22 de Junio de 2018

TABLA DE CONTENIDO

1. CAPITULO 1: ANTEPROYECTO	1
1.1 ANTECEDENTES	1
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	6
1.2.1 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA	8
1.2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	9
1.3 OBJETIVOS	9
1.3.1 OBJETIVO GENERAL.....	9
1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
1.4 JUSTIFICACIÓN	10
1.5 MARCO CONTEXTUAL	11
1.5.1 MARCO TEÓRICO	12
1.5.2 MARCO LEGAL.....	15
1.5.3 MARCO CONCEPTUAL.....	16
1.6 ASPECTOS METODOLÓGICOS	18
1.6.1 TIPO DE ESTUDIO.....	18
1.6.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	19
1.6.3 TÉCNICA E INSTRUMENTO.....	19
1.6.4 FUENTES DE INVESTIGACIÓN.....	20
1.6.5 MUESTRA.....	20
CAPITULO 2: PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA GENERACIÓN DE EMPLEO DIRECTO	21
2.1 ACTIVIDADES CONEXAS AL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE	21
2.2 INDICADORES DE CARGA Y MOVILIDAD DE CARGA TERRESTRE.....	24
2.3 TASA GLOBAL DE PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA GENERACIÓN DE EMPLEO DIRECTO	26
CONCLUSIONES	33
RECOMENDACIONES	34
BIBLIOGRAFÍA.....	35
ANEXOS.....	38
Anexo 1: Pregunta para entrevistas.	38

LISTA DE FIGURAS

Ilustración 1 Empleo por Sectores	7
Ilustración 2 Mapa de Buenaventura.....	12
Ilustración 3 Distribución, variación y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad.....	32

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Tráfico portuario marítimo en Colombia / Toneladas / 2017	25
Tabla 2 Empresas por Actividad.....	26
Tabla 3 Calculo de Personas por Movilidad de Carga	31

1. CAPITULO 1: ANTEPROYECTO

1.1 ANTECEDENTES

Con la finalidad de lograr el objetivo de esta investigación se precisó los siguientes antecedentes, que aportaron a la investigación por la similitud del objetivo o tema a tratar en este documento.

El ensayo denominado ***Análisis del Sector de Transporte por Carretera en la Economía Colombiana, Dificultades y Retos;***¹ elaborado por el Señor Pablo Fernando Caicedo Arturo, documento realizado para optar el título de Especialista en Finanzas y Administración Pública; este ensayo pretende describir las principales características del sector de transporte de carga por carretera, su incidencia en la economía nacional periodo 2005-2012 donde se han presentado tasas de crecimiento económico significativas, su participación dentro de la contabilidad nacional, sus principales problemas y sus retos dentro de un contexto de crecimiento económico. Este documento precisa una aproximación al sector e identifica a quienes participan dentro de la actividad del servicio de transporte de carga por carretera como son los generadores de la carga (demandan el servicio), empresas de transporte (intermediarios) y los transportadores (quienes prestan el servicio).

El documento denominado el ***Desempleo en Colombia y su metodología de cálculo ¿disimulo a un grave problema?;***² escrito en el 2005 por el Señor Jorge E. Coronel López, donde indica que Colombia presenta un problema de desempleo muy similar al que se observa tanto en América Latina como en el mundo, en donde por la dependencia de unas economías con otras, la

¹Caicedo Arturo, Pablo Fernando; Análisis del Sector de Transporte por Carretera en la Economía Colombiana, Dificultades y Retos.

² Coronel López, Jorge E; Desempleo en Colombia y su metodología de cálculo ¿disimulo a un grave problema? 2005.

vulnerabilidad generada a partir de los procesos de internacionalización y la falta de voluntad política de las economías industrializadas por ayudar a las economías del “tercer mundo”, se dificultan los buenos oficios que los gobiernos nacionales puedan hacer en esta materia. En este orden de ideas, el presente artículo analizó el tema de empleo-desempleo en Colombia y estima importante lo dicho por la OIT en esta materia, y por lo tanto, se consideran en la primera parte del ensayo los resultados del informe Tendencias mundiales del empleo (Enero 2004), en la segunda parte, se analiza la metodología de cálculo utilizada en el País, planteando una breve reseña histórica desde su concepción, hasta incorporar las últimas modificaciones hechas en términos de periodos de aplicación y cambios conceptuales, el propósito de esta sección es mostrar, en esencia, las implicaciones que esto trajo, y advertir los aspectos a tener en cuenta al observar las cifras, por último y luego de entender la metodología que se utiliza en el País para calcular el empleo y desempleo, se detalla en la tercera parte, la información que permite identificar los tipos de empleos que se han creado en el País, así como la población que ha sido más afectada por el desempleo.

Otro antecedente es el documento que tiene como título ***El mercado de trabajo y condiciones del empleo en Colombia: Los efectos de la globalización***;³ elaborado por Manuel Álvaro Ramírez Rojas, Diego Andrés Guevara F. y Ana María Korena G; ellos precisan en este documento que la globalización se ha utilizado como pretexto para modificar directa o indirectamente el mercado de trabajo en Colombia, también concluyen que uno de los indicadores más importantes del desempeño de la economía lo constituye la tasa de desempleo, medida como la proporción de la Población Desocupada PD, con respecto a la Población Económicamente Activa PEA.

³Ramírez Rojas, Manuel Álvaro; Guevara F, Diego Andrés; Korena Gel, Ana María; Mercado de trabajo y condiciones del empleo en Colombia: Los efectos de la globalización.

Seguido a lo anterior se menciona el trabajo de investigación denominado ***Guía para el cálculo del indicador generación de empleo***;⁴ elaborado por COMAP, en este documento se presentan las formulas y guías para el cálculo del indicador de empleo, información pertinente para el desarrollo de la investigación.

Igualmente se presenta como antecedente el trabajo denominado ***La participación laboral en Colombia***;⁵ escrito por el Sr. Luis Eduardo Arango y Carlos Esteban Posada, Banco de la República; este documento precisa que la tasa de desempleo depende no sólo de la oferta de puestos de trabajo o demanda de trabajo; depende también de la oferta laboral, es decir, del número de personas en edad de trabajar que están dispuestas a participar en el mercado laboral mediante la búsqueda o el ejercicio de una ocupación remunerada así como de la disposición a trabajar más o menos horas por parte de quienes pertenecen o podrían pertenecer a la población laboral. Aquellos quienes no están dispuestos participar en el mercado laboral optan por desempeñar oficios distintos como los de estudiantes, amas de casa, etc. Para entender entonces el problema del desempleo en Colombia se debe analizar no sólo la demanda de trabajo sino también la oferta. En sus conclusiones afirman que la tasa de participación laboral es el principal componente de la oferta laboral relativa (oferta laboral/población en edad de trabajar). El otro factor, secundario, es la disponibilidad de aceptación de jornadas laborales más o menos prolongadas por quienes ya han decidido participar en el mercado laboral.

También como fuente de información se contempla el documento ***Indicadores del mercado laboral, Construcción de indicadores laborales***;⁶ Este diplomado en Economía Laboral indica que la población se distingue, en primer lugar, entre los que están en edad de trabajar y los que no. En el caso colombiano, la Población

⁴COMAP; Guía para el cálculo del indicador generación de empleo.

⁵Arango, Luis Eduardo; Posada, Carlos Esteban; La participación laboral en Colombia.

⁶ Mintrabajo, DPS, PNUD; Diplomado en Economía Laboral

en Edad de Trabajar (PET) está compuesta por los mayores de 12 años a nivel urbano y los mayores de 10 años a nivel rural. La PET se divide a su vez entre la Población Económicamente Inactiva (PEI) y la Población Económicamente Activa (PEA). La distinción se hace según la participación en el mercado laboral. Los activos conforman la fuerza de trabajo, sea porque tienen una ocupación remunerada, porque son ayudantes sin remuneración que trabajan 15 horas o más a la semana o porque buscan empleo. Los inactivos, por su parte, son aquellos que no participan en el mercado laboral al tener alguna incapacidad o porque se dedican a actividades no remuneradas como el estudio o los oficios del hogar. Entre la PEA se distingue a los que trabajan, la población ocupada, de los que buscan un empleo, los desocupados. La población desempleada se compone de los cesantes, desempleados que han tenido trabajo anteriormente, y los aspirantes, que buscan empleo por primera vez. Los ocupados pueden estar completamente empleados o estar subempleados. La ocupación puede ser a tiempo completo o a tiempo parcial. El subempleo, por su parte, puede ser por insuficiencia de horas o por tener condiciones de empleo inadecuadas. En el primer caso, la persona trabaja menos de 48 horas a la semana y desea trabajar más, en el segundo caso, los ingresos son limitados y/o la persona busca utilizar mejor sus competencias.

Igualmente se utilizara como fuente de información el trabajo denominado ***La probabilidad de estar desempleado y las características del desempleo en 24 ciudades de Colombia (año 2011)***; escrito por Fabio Andrés Hincapié Mesa, donde su objetivo particular fue construir un modelo probabilístico de empleo para mirar la probabilidad de que una persona se encuentre desempleada y las características que presenta en 24 ciudades de Colombia; acción que conllevo a formular y a construir el modelo econométrico de regresión probit, modelo que

permite resultados importantes para realizar inferencia entre obtener empleo o no.⁷

Seguido se menciona al trabajo de investigación ***Generación de empleo y de empresas en la industria manufacturera en Colombia 1992-2007***;⁸ elaborado por Carlos Eduardo Collazos Montoya, donde su objetivo es exponer una solución al problema del desempleo y la informalidad; también concluye que generar empleo formal y de alta calidad implica crear empresas modernas. Dado que, tanto en el análisis agregado como en el análisis por sectores, se encuentra que existe una correlación contemporánea muy alta entre la evolución del número de establecimientos manufactureros y la evolución del personal empleado en la industria manufacturera, se puede concluir que para aumentar la generación de empleo en este sector se debe incentivar la creación de establecimientos. Reivindicando la visión del empleo como demanda derivada de la actividad económica.

También la investigación ***Equilibrio, Desempleo, Demanda Efectiva***;⁹ escrito por Jesús Antonio Nivia, documento que en primer plano describe la determinación del empleo mediante la optimización de ganancias y sus supuestos, criticándolos por su irrealismo, para replantear la noción de tomador de precios y resaltar la existencia de desempleo involuntario; En la perspectiva de la teoría general la demanda del empleo no escapa a esta norma sin embargo, la forma de hacerlo no concuerda con el procedimiento acostumbrado por la teoría Neoclásica, en consecuencia, básicamente el rompimiento de la competencia o previsiones más realistas, y el comportamiento de los consumidores, propiciante de una baja propensión al consumo determinan que el nivel de empleo no responde

⁷ Hincapié Mesa, Fabio Andrés; la probabilidad de estar desempleado y las características del desempleo en 24 ciudades de Colombia (año 2011).

⁸ Collazos Montoya, Carlos Eduardo; Generación de empleo y de empresas en la industria manufacturera en Colombia 1992-2007

⁹ Nivia, Jesús Antonio; Equilibrio, Desempleo, Demanda Efectiva

adecuadamente al crecimiento de la demanda efectiva en situaciones de corto plazo.

De la misma forma el trabajo de investigación ***Nuevas estimaciones de la curva de salarios para Colombia 2007-2015***,¹⁰ elaborado por Jarleny Saavedra Arango, investigación que precisa estudiar la economía laboral como una extensa rama de la teoría económica que atiende grandes enigmas, que al estudiar dichas incógnitas llevara a entender comportamientos microeconómicos y macroeconómicos que permitan entender el comportamiento del mercado laboral; también esta investigación concluye que la tasa de desempleo influye en los salarios, ligada a la teoría de salarios de eficiencia donde los salarios son determinados por la tasa de desempleo en el sector socioeconómico.

De la misma manera el documento ***Revisión teórica sobre el mercado de trabajo: La controversia entre Keynesianos y Monetaristas***; escrito por José I. Uribe, donde su objetivo es plantear los aspectos más relevantes de la controversia entre Keynesianos y Monetaristas para así dar un marco teórico general al desarrollo del tema del mercado de trabajo.¹¹

Cada uno de los documentos anteriormente nombrados aportaran de manera sustancial a la investigación y se podrá así cumplir el objetivo general.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Es necesario inicialmente hacer una radiografía a nivel nacional e identificar los sectores que más están generando empleo; según las cifras del DANE del trimestre diciembre 2016 - febrero 2017, las actividades que presentaron mayor

¹⁰ Saavedra Arango, Jarleny; Nuevas estimaciones de la curva de salarios para Colombia 2007-2015

¹¹ I Uribe, José; Revisión teórica sobre el mercado de trabajo: La controversia entre Keynesianos y Monetaristas.

crecimiento en el empleo fueron en su orden: las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler; la industria manufacturera; comercio, restaurantes y hoteles; servicios comunales, sociales y personales; y transporte almacenamiento y comunicaciones; mientras que los sectores de construcción y agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca mostraron decrecimiento en la generación de empleo, lo que quiere decir que es menos probable ubicarse laboralmente en estos sectores, por lo menos en lo que va recorrido del año.¹²



Ilustración 1 Empleo por Sectores

Esta grafica muestra claramente que el sector de transporte participo en la generación de empleo a nivel nacional en un 8.3%, este proyecto precisa identificar la participación de este mismo sector en el Distrito de Buenaventura, para tal objetivo es preciso plasmar la situación del Distrito según cifras DANE, donde indica que en 2016, la población ocupada en Buenaventura fue de 143.000 personas, 11.000 más que en 2015 y los ciudadanos sin empleo sumaron el año pasado 31.000 personas, 5000 menos que el año inmediatamente anterior.

¹²Los sectores que están generando más empleo en 2017

Según el informe presentado por el DANE, el trabajo por cuenta propia fue la principal fuente de empleo en Buenaventura en el 2016 con una participación de 46,0 %, seguido por la ocupación de obrero, empleado particular con 39,7%; asimismo, la población ocupada en el Puerto se concentró en la rama de comercio, hoteles y restaurantes con una participación del 33,2 %, seguida por la actividad de servicios comunales, sociales y personales con el 23,7 % y transporte y almacenamiento con 22,3 %.

De acuerdo con el DANE, el Puerto tenía al cierre del año pasado 110.000 personas inactivas. Esto se refiere a grupos de población conformados por mayores de 16 años, que no trabajan, pero tampoco están buscando un empleo en el corto plazo. Por ejemplo los estudiantes, jubilados o incapacitados que no puedan trabajar. En 2016, el 43,5 % de la población inactiva de Buenaventura se dedicó a estudiar y el 42 % se dedicó a oficios del hogar.¹³

Estos resultados son alentadores, sin embargo, para los gremios del principal puerto sobre el Pacífico colombiano, estos datos no se atemperan a la realidad de la ciudad, en la que se percibe en las calles una mayor desocupación, tal ambigüedad conlleva a realizar esta investigación, y con el fin de continuar en su desarrollo se plasma a continuación las preguntas que conllevan al cuestionamiento principal.

1.2.1 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué actividades son conexas al transporte de carga terrestre y genera empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017?

¹³ El país; bajo realmente el desempleo en Buenaventura, 2017

¿Cuáles son los indicadores de carga, movilidad y tiempos a tener en cuenta para determinar la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017?

¿Cómo determinar la tasa global de participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017?

1.2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Determinar la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar las actividades conexas al transporte de carga terrestre que genere empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017.

Enunciar los indicadores de carga y movilidad a tener en cuenta para determinar la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017.

Determinar la tasa global de participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017.

1.4 JUSTIFICACIÓN

El Distrito de Buenaventura presenta entre sus dificultades sociales, el alto índice de desempleo, este trabajo conlleva a determinar la participación del transporte de carga en la generación de empleo directo en el Distrito, factor que podrá precisar la importancia del sector servicio de transporte en la ciudad, acto que podrá incentivar a la administración a generar las condiciones para que crezca esto en la ciudad y así generar empleo.

En la actualidad no existía un dato de participación de la generación de empleo por parte del transporte de carga en el Distrito de Buenaventura, esta investigación llenara este vacío en conocimiento, generando información nueva e importante al lector, proporcionando así fundamentos para propiciar investigaciones con respecto al tema laboral del Distrito de Buenaventura.

El problema en cuestión que esta investigación dio respuesta de manera precisa es cuál es la participación en el mercado laboral directo del transporte de carga en la ciudad, cuestionamiento que a la fecha no poseía datos y precisaba un vacío en conocimiento, esta insuficiencia de información conlleva a la falta de decisiones para incentivar o mejorar el aspecto laboral en el Distrito, problema social que flagela la calidad de vida de su habitantes y oportunidades de desarrollo integral.

Se considera pertinente e importante conocer la participación en la generación de empleo por parte de los sectores que se desarrollan en cualquier ciudad, esto precisa conocimiento sobre las actividades que benefician mayormente en cada

ciudad y este caso Buenaventura, al conocer esta información de primera mano se podrá impulsar las actividades del sector que benefician laboralmente la economía del Distrito.

Igualmente esta investigación permitió desarrollar los conocimientos adquiridos en el pregrado; contemplo y profundizo en la teoría de la demanda efectiva, la curva de Phillips y la Teoría de la búsqueda de empleo, también proporciono a la institución un informe que sirve de antecedente o soporte investigativo en temas relacionados, este trabajo también proporciono información concienzuda al cuerpo colegiado del cómo se determinó la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura.

1.5 MARCOS DE REFERENCIA

1.5 MARCO CONTEXTUAL

Esta investigación se llevó a cabo en el Distrito Especial de Buenaventura, de manera específica con las empresas que se dedican al transporte de carga terrestre con asiento en esta localidad.

Buenaventura es el territorio municipal de mayor extensión en el departamento del Valle del Cauca y está comprendido desde las orillas del Océano Pacífico hasta las cumbres de la Cordillera Occidental, en el sector de los Farallones de Cali, que le sirven de límite con los municipios de Jamundí y Cali. Limita por el norte con el departamento del Chocó, por el oriente con los municipios de Jamundí, Cali, Dagua y Calima Darién, por el sur con el departamento del Cauca y por el occidente con el Océano Pacífico, la superficie total es de 6.078 Km², las distancias a Cali y Bogotá son de 121 y 526 Km respectivamente.¹⁴ El tramo 4 de la autopista Buga – Buenaventura que conectará a la capital del país con la

¹⁴ Buenaventura.gov.co; artículos información general.

terminal portuaria de Buenaventura en el Pacífico, incluye 26 puentes de 2.8 Km de longitud total, 16 túneles que suman 9.2 Km y tres retornos; por esta vía transita la mayor parte de la carga que ingresa al país, diariamente se movilizan por esta vía alrededor de 4.000 vehículos, donde el 70% corresponden a vehículos tractocamiones.¹⁵

Buenaventura es el puerto más importante del país, el cual se mueve la mayor parte de carga del país, tal presentación del Distrito indica la importancia de esta investigación.



Ilustración 2 Mapa de Buenaventura

1.5.1 MARCO TEÓRICO

¹⁵ Conconcreto.com; doble calzada Cisneros Loboguerrero.

Teoría de la demanda efectiva:¹⁶ Teoría Keynesiana donde indica que el empleo total depende de la demanda total y el desempleo es el resultado de una falta de demanda total. La demanda efectiva se manifiesta en el gasto de la renta, si aumenta la renta de una comunidad también aumentará su consumo, pero éste menos que aquella. Por lo tanto, para que haya una demanda suficiente para mantener el nivel de empleo, se debe verificar un nivel de inversión equivalente a la diferencia entre la renta y el consumo. Por ello podemos decir que la inflexibilidad de salarios no es el único factor que desencadena el desempleo, aun cuando exista competencia perfecta en los mercados y todos los precios milagrosamente se ajustaran instantáneamente, las decisiones de los inversores influirán sobre la demanda efectiva y por último en el nivel de empleo. Por otro lado, no sólo el desempleo, también la inflación depende del volumen de demanda efectiva; cuando la demanda es deficiente se produce el desempleo y cuando la demanda es excesiva se produce la inflación.

La curva de Phillips:¹⁷ Es una representación gráfica que muestra la relación entre desempleo e inflación. Establece que un aumento del desempleo reduce la inflación y viceversa, la disminución del desempleo se asocia con una mayor inflación. Es decir, la curva de Phillips pone de manifiesto que no se puede conseguir al mismo tiempo baja inflación y alta tasa de empleo. Por tanto, este indicador sugiere que debe haber cierto nivel de inflación para minimizar el desempleo, ya que una política dirigida exclusivamente hacia la estabilidad de precios puede promover el desempleo.

Teoría de la búsqueda de empleo:¹⁸ Esta teoría permite construir un escenario analítico bajo el cual poder interpretar los resultados obtenibles del proceso de búsqueda de empleo por parte de una persona desempleada se puede expresar

¹⁶ Astarita, Rolando; Teoría Keynesiana de la Demanda Efectiva; 2015

¹⁷ Phillips, William ; La curva de Phillips; 1958

¹⁸ Stigler; Teoría de la búsqueda de empleo; 1962

como el fruto de una interacción entre el salario de reserva de éste y los salarios que le son ofrecidos por los empresarios en el mercado de trabajo (salario de referencia). En otras palabras, el trabajador bajo una determinada certidumbre de lo que puede encontrar en el mercado de trabajo, ingresa realizando una búsqueda de vacantes disponibles, examinándolas con el fin de determinar cuál se acomoda más a sus expectativas laborales.

Modelo estimable de desempleo: En términos estimables empíricamente se pueden plantear un par de ecuaciones: una que estimaría la probabilidad de desempleo y otra la duración del desempleo. En general los regresores de las dos ecuaciones deberían ser los mismos. Dichos regresores incluirían una medida de la riqueza familiar, edad, educación y algunas variables socio demográficos. La edad y la educación sirven como "filtros" para identificar los "mercados" relevantes para cada individuo, mientras los variables socios económicos permiten identificar diferencias en el comportamiento de diferentes grupos.

Principio la tasa de desempleo:¹⁹Se puede expresar como el producto de dos factores, la frecuencia de desempleo y la duración del desempleo: $D = F \cdot L$. En términos de una persona i la ecuación anterior se puede interpretar diciendo que la probabilidad de que una persona se encuentre desempleada en un momento determinado es igual al producto de la probabilidad de que dicha persona pierda su empleo en un período dado por la duración de dicho desempleo. La probabilidad de observar a una persona desempleada en un momento determinado y la longitud o duración de dicho desempleo son estimables con relativa facilidad. La transición al estado de desempleo no es fácilmente observable con la información estadística disponible, pero una estimación de dicha probabilidad se puede obtener a partir de las dos anteriores.

¹⁹ Arango, Luis Eduardo; Posada, Carlos Esteban; Charry, Alejandro; La Participación laboral en Colombia.

Modelo de participación laboral:²⁰El modelo más simple de participación es uno según el cual las personas maximizan su satisfacción que es función de la cantidad de consumo y "ocio" que puedan comprar dadas las restricciones impuestas por el tiempo disponible, el ingreso no laboral y las oportunidades de trabajo (fundamentalmente el salario). A pesar de su simplicidad este modelo hace predicciones que han sido validadas empíricamente como la de que la participación laboral aumenta con el salario potencial del individuo y disminuye con el ingreso no laboral.

Teoría de los Salarios de eficiencia:²¹Los salarios de eficiencia corresponden a una teoría económica que señala que algunas empresas voluntariamente ofrecen salarios por encima del nivel de equilibrio con el fin de aumentar la productividad de sus trabajadores. Los salarios de eficiencia suponen un incentivo para que el trabajador se esfuerce más, ya que sabe que no encontrará un empleo similar con el mismo nivel de salario. Las empresas por su parte, también se benefician de salarios más altos ya que aunque tienen que pagar un poco más, el aumento de productividad les compensa el mayor gasto. La necesidad de pagar salarios más altos que el equilibrio de mercado con el fin de inducir un mayor esfuerzo es un reflejo de la asimetría de información en el mercado laboral. Debido a que los empleadores no pueden conocer ni medir con exactitud el esfuerzo que hace cada trabajador, la norma es que se pague un salario estimado que no necesariamente compensa a los trabajadores que se esfuerzan más que el promedio.

1.5.2 MARCO LEGAL²²

Mercado Laboral y Empleabilidad: El mercado laboral colombiano se rige por *la constitución*, la jurisprudencia que en esta materia ha proferido la Corte

²⁰ Ibíd.; cita 19

²¹ Roldan, Paula Nicole; Salarios de Eficiencia.

²² DNP; Mercado Laboral y Empleabilidad

Constitucional, las leyes y los decretos que dan los lineamientos para su funcionamiento y regulación. **El Código Sustantivo del Trabajo** es el marco normativo del mercado de trabajo y las relaciones laborales en Colombia. A este código se le han hecho algunas modificaciones en respuesta a las necesidades de cambio propias del mercado laboral. La reforma más significativa está consignada en la **Ley 789 de 2002**, por la cual se dictan normas para apoyar el empleo y ampliar la protección social y se modifican algunos artículos del Código Sustantivo de Trabajo.

Indicadores: El seguimiento que hace la Subdirección de Empleo y Seguridad Social a los indicadores del mercado laboral se realiza mensualmente, compilando la información en su resumen del Panorama Laboral Colombiano. Esta compilación busca darle contexto coyuntural a los principales resultados del mercado laboral mes a mes, articulando la información del **DANE** a indicadores macroeconómicos, el comportamiento de los principales sectores de la economía, la evolución en la afiliación a la seguridad social y el consumo y la percepción de los hogares frente al mercado laboral.

1.5.3 MARCO CONCEPTUAL

Buscar Trabajo:²³ Buscar trabajo es una acción personal por parte de aquel profesional en búsqueda activa de empleo. Una persona puede buscar trabajo porque no tiene empleo actualmente o porque aunque está en activo quiere dar un giro a su carrera profesional y desea cambiar de puesto.

Desempleo:²⁴ Alude a la falta de trabajo. Un desempleado es aquel sujeto que forma parte de la población activa (se encuentra en edad de trabajar) y que busca

²³ Definiciones ABC, Tu diccionario hecho fácil; 2017

²⁴ Pérez Porto, Julián; Gardey, Ana; Definición; 2009

empleo sin conseguirlo. Esta situación se traduce en la imposibilidad de trabajar pese a la voluntad de la persona.

Desempleo cíclico: Consiste en la falta de trabajo durante un momento de crisis económica (es decir, de recesión). Se trata, por lo general, de periodos no demasiado extensos en el tiempo y que se revierten junto a la reactivación de la economía.

Desempleo estacional: Surge por la fluctuación estacional de la oferta y la demanda. El sector de la agricultura ofrece un claro ejemplo de este tipo de desempleo: en épocas de cosecha, aumenta la oferta de trabajo y el desempleo tiende a desaparecer; en el resto del año, se produce la situación inversa.

Desempleo friccional: Tiene lugar por la falta de acuerdo entre empleado y empleador. Las características de un puesto de trabajo no satisfacen al trabajador y éste se marcha de un empleo en búsqueda de otro. Se trata de un desempleo temporal y que suele ser constante.

Desempleo estructural: es el desajuste técnico entre la oferta y la demanda de trabajadores. Los puestos de empleo que requiere una economía son inferiores a la cantidad de gente que necesita trabajo.

Mercado laboral: Es donde confluyen la oferta y la demanda de trabajo. La oferta de trabajo está formada por el conjunto de trabajadores que están dispuestos a trabajar y la demanda de trabajo por el conjunto de empresas o empleadores que contratan a los trabajadores.²⁵

²⁵ Economipedia; Definiciones.

NAIRU:²⁶ Acrónimo inglesa Non-Accelerating Inflation Rate Unemployment (Tasa de desempleo no aceleradora de la inflación). Es un concepto económico que abarca toda la economía. Si la tasa de desempleo cae por debajo de la NAIRU es probable que la inflación se dispare. En términos de producción, la NAIRU se corresponde con la producción potencial, que es el máximo nivel que el Producto Interior Bruto puede mantener de forma sostenida en el tiempo.

Tasa de empleo:²⁷ Se conoce como tasa de empleo a la razón entre la población ocupada y la población económicamente activa (que está en condiciones de formar parte del mercado laboral).

Tasa natural de desempleo:²⁸ Es aquella que representa un nivel de desempleo que no puede ser reducido y que forma parte de lo que se considera normal en una economía. Este nivel suele oscilar entre un 2% y un 5% y forma parte del desempleo friccional de la población. La tasa de desempleo se considera natural y alude a este término en cierto modo porque existen trabajadores que cambian de trabajo por aspiraciones profesionales o por la mejora de la calidad de vida, debido a su proximidad al nuevo centro de trabajo y a la lejanía del anterior. Incluso cuando existe pleno empleo existen ciertas personas en desempleo, es lo que se conoce como desempleo friccional, ya que los trabajadores necesitan tiempo para encontrar el puesto de trabajo adecuado.

1.6 ASPECTOS METODOLÓGICOS

1.6.1 TIPO DE ESTUDIO

La metodología precisa la forma de establecer la investigación, examinar los resultados, expresarlos e identificar cuáles pueden ser las posibles acciones para

²⁶ Wikipedia, significado.

²⁷ Pérez Porto, Julián; Merino, María; 2013

²⁸ Economipedia; Definiciones.

darle respuesta al cuestionamiento; de acuerdo a la anterior premisa y en consecuencia, se determina la investigación como descriptiva, estaplasmará y dará a conocer las características del tema y la población que se somete al estudio,²⁹ en este caso la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017.

El estudio fue descriptivo pues se centró en recolectar datos que describan la situación tal y como es; en este caso determino la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura.

1.6.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

El método de investigación fue deductivo, esta investigación partió de lo general a lo particular, con la finalidad de concluir o determinar la participación del transporte de carga terrestre en la generación de empleo directo en el Distrito de Buenaventura primer semestre 2017.

Igualmente se utilizó la fórmula de la Tasa global de participación (TGP)³⁰ donde se compara el indicador del PEA y la población en edad de trabajar PET, esta comparación permitirá obtener un indicador que es la Tasa Global de Participación $TGP = (PEA/PET) \times 100$.

1.6.3 TÉCNICA E INSTRUMENTO

La técnica para la recolección de información fue la indagación, esta técnica permitió recolectar información del Sector de transporte de Buenaventura, entre la información a indagar son las TM movilizadas en el Distrito, también la cantidad de

²⁹Dankhe, G. L. (1989). Investigación y Comunicación. México: Mc Graw Hill.

³⁰ Indicadores de empleo y desempleo

empresas del sector transporte registradas en cámara de comercio, número de empleados según registro y otras estadísticas de fuentes confiables.

1.6.4 FUENTES DE INVESTIGACIÓN

Las Fuentes Primarias a utilizar fueron los informes o datos estadísticos que presentan las entidades de control, como cámara de comercio, Supertransporte y DANE; información que es precisa para determinar la tasa de participación en el mercado laboral directo del sector de transporte en el Distrito de Buenaventura.

Igualmente otra fuente primaria fueron las entrevistas realizadas a gerentes de empresas de carga o asociaciones de estas con el fin de determinar su participación en el mercado laboral del Distrito de Buenaventura.

Las Fuentes Secundarias utilizadas son los informes, estudios sobre el tema en la WEB de fuentes confiables y coherentes.

1.6.5 MUESTRA

La población objeto del estudio es el sector del transporte de carga, las empresas personas naturales y jurídicas que generen empleo directo en el Distrito de Buenaventura; vale indicar que la muestra son las empresas que contemplan entregar información de los procesos.

Según fuentes SPRBUN, existen 156 operadores portuarios y 498 empresas de transporte.³¹

³¹ SPRBUN, cuadro resumen relación de clientes; 2017

CAPITULO 2: PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA GENERACIÓN DE EMPLEO DIRECTO

2.1 ACTIVIDADES CONEXAS AL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE

Es pertinente poder definir el transporte de carga y según el Decreto 173 de 2001 en su artículo 6, el servicio público de transporte terrestre automotor de carga: Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.

Decreto 2044 de 1988, y en concordancia con el Decreto 1452 de 1987 en su artículo 7° establece: que el servicio de transporte terrestre público automotriz de carga se prestará a través de empresas, entendiéndose por éstas las constituidas como personas jurídicas, cuyo objeto principal será el acarreo de bienes; y que algunos animales y productos de primera necesidad requieren un tratamiento especial por los cortos recorridos y la alta frecuencia de los viajes, haciéndose necesario permitir su contratación directa entre el usuario y el propietario del vehículo para evitar sobre costos al consumidor final, entre estos como lo menciona su artículo 1; el ganado menor en pie, aves, peces y productos que por sus singulares características de producción y acarreo, podrán movilizarse mediante contratación directa entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público o su representante.

En otras palabras es la movilización de cosas de un lugar a otro a cambio de remuneración y realizado por una empresa legalmente constituida o en las excepciones mencionadas que puede haber contratación directa.

Según el código CIU y para el caso del Distrito de Buenaventura, las actividades del transporte se agrupan de la siguiente manera

5224 Manipulación de carga.

5229 Otras actividades complementarias al transporte.

En la manipulación de carga se encuentra aglomerado todas las actividades necesarias para realizar el transporte terrestre, desde transporte interno entre muelles y dentro de la ciudad, hasta transporte fuera de esta; seguido se menciona las otras actividades complementarias, como la manipulación de la carga por medio actividades humanas o maquinaria, preparación de vehículos para cargue y descargue, tramitación de documentación o permisos para realizar el transporte, seguridad de los transportes y/o mercancía transportada, pólizas y empaques.

De acuerdo a la aseveración anterior las actividades de transportes terrestres y conexos, al cual se le determinara la participación laboral en el Distrito de Buenaventura sería:

- Transporte interno entre muelles: Este refiere al movimiento físico de cualquier tipo de mercaderías dentro de la zona de carga y descarga entre muelles.
- Transporte interno en la ciudad: En este se presenta la movilización de la carga ya sea granel, granel sólido, líquido y/o general, dentro del perímetro urbano.

- Transporte externo fuera de la ciudad: Las Sociedades Logísticas de transportes están habilitadas para la realización de la actividad conexas; *transporte dentro de la ciudad*, el cual consiste en el movimiento de cualquier tipo de mercancía de un lugar a otro, ya sea nivel municipal y/o nacional.
- Cargue y descargue de mercancía: Movimiento de las cargas en todas sus modalidades conocidas, mediante las cuales se hace el proceso de traslado de tal carga, al punto de origen y medio de transporte a usar. El arribo de la carga o mercaderías; cualquiera que ésta sea, genera el proceso de descargue el cual concluye ubicar la mercancía en el punto destino.

Esta es una de las actividades más importantes de la logística en la que intervienen muchas variables que deben mantenerse bajo estricto control, a fin de proteger la carga.³²

- Trámites de transporte: Esta actividad radica los documentos necesarios para el ingreso, salida y movilización de todo tipo de carga.
- Seguridad de los vehículos: En el proceso de carga y descarga de todo tipo de mercancía en las plataformas logísticas o almacenes, existen infinidad de factores de riesgo de distinta gravedad que pueden afectar además de las personas, daños en la mercancía. Es por tanto que se brindan todas las condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad para llevar a buen término la mercancía y el personal operador.
- Pólizas para vehículos y/o mercancías: La protección con pólizas permite que cualquier tipo de carga y los vehículos de transporte estén amparados en caso de algún imprevisto que la puedan dañar o causar pérdidas. También

³² Ante, Lizeth, Cargue y descargue de mercancías. Agosto 2015.

cubre hurtos parciales y totales, así como el empaque que se embarca o despacha.

- **Envases y Empaques:** Se cuenta con el servicio de transporte de todo tipo de carga; dando el debido empaque según sea la necesidad de los que se desee transportar.

No se contemplan otras actividades como al personal administrativo de las empresas y operadores pues según el Ministerio de Transporte, ente de vigilancia y control en Colombia en lo que confiere al tema de transporte, define y de acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 se define como: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico, actividad que no ejecuta el personal administrativo de las empresas de transporte y operadores, pues ellos no movilizan la mercancía y no son consideradas actividades conexas al transporte.³³

2.2 INDICADORES DE CARGA Y MOVILIDAD DE CARGA TERRESTRE

En este aparte la información a relacionar es la cantidad de toneladas movilizadas de mercancía en el Distrito de Buenaventura, con el fin de calcular la tasa global de participación en la generación de empleo por parte de este sector; el diario la Republica indico que la SPR transporto 15.9 millones de toneladas.

...La Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPB) movilizó 71% de la carga operada en el Pacífico y está entre los 10 puertos latinoamericanos más importantes gracias al récord alcanzado del millón de contenedores movilizados. La SPB registró un incremento de 41% en toneladas movilizadas frente a 2016, lo que le permitió llegar a 15, 9 millones. La

³³ Artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002

*estratégica ubicación de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, le ha permitido convertirse en un importante aliado de los productores de azúcar y café del país. Durante 2017 logró movilizar un total de 558.457 toneladas de azúcar y 321.518 toneladas de café. En no tradicionales (aguacate, piña, etc.) la SPB movilizó 821.845 toneladas lo que representó un incremento de 10%...*³⁴

Como se puede observar y de acuerdo al párrafo anterior la movilidad en el Distrito por lo menos en la SPR se incrementó sustancialmente, claramente indicando generación de empleo.

A continuación se presentan las estadísticas de movilización de carga en el puerto, con corte 2017.³⁵

Tabla 1: Tráfico portuario marítimo en Colombia / Toneladas / 2017

TRAFICO PORTUARIO MARÍTIMO EN COLOMBIA / TONELADAS / 2017						
Sociedades Portuarias	Carbón Al Granel	Granel Solido Difer. De Carbón	Granel Líquido	Carga En Contenedor	General	Total Toneladas
Buenaventura	49.500	4.843.576	397.157	14.195.372	5.612.353	25.097.958
S.P.R Buenaventura	49.500	3.980.438	397.157	10.921.670	4.537.389	19.886.154
TCBUEN S.A.				3.273.702		3.273.702
Grupo Portuario S.A.					1.074.964	1.074.964
COMPAS S.A.		863.138				863.138
Lizcamar Ltda.						-

TONELADAS Y TEUS MOVILIZADOS		
Sociedades Portuarias	Carga en Contenedor	TEUS
S.P.R Buenaventura	10.921.670	516.559
TCBUEN S.A.	3.273.702	252.899

³⁴ La república, Sociedad Portuaria de Buenaventura movilizó 71% del tráfico de carga del Pacífico, 2018

³⁵ Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Movimiento de Carga en los Puertos Marítimos Colombianos, Informe Consolidado 2017.

Total TEUS	769.458
------------	---------

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

El total de carga movilizada en toneladas para el año 2017 fue de 25.097.958, cifra que permitirá por medio de la Tasa global de participación (TGP), lograr dar respuesta al cuestionamiento plasmado en la presente investigación y con respecto a los contenedores TEUS ³⁶ fue de 769.458.

2.3 TASA GLOBAL DE PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA GENERACIÓN DE EMPLEO DIRECTO

Con el fin de determinar tiempos y personal necesario se entrevistó personal de diferentes empresas, que cuentan con el conocimiento operativo de cada actividad como lo refiere el siguiente cuadro.

Tabla 2 Empresas por Actividad

Carbón Al Granel	Granel Solido Difer. De Carbón	Granel Líquido	Carga en Contenedor	General
Carbones Comerciales Inc. Ltda.	Operadores Portuarios del pacifico	Reciclaje y Ecología Portuaria SAS	Montacargas Restrepo SAS	Compañía Litoral Pacífico SAS
Inatlantic S.A.	Operadores Portuarios y Comerciales SAS	C.I Econergeticos SAS	Sociedad de Operadores Portuarios del Pacifico SAS	Cooservice Ltda.

Fuente: Propia

Con el fin de determinar la tasa de participación es importante identificar los tiempos y personas en los procesos mencionados (Ver Tabla 1), que a continuación se relacionan así:

³⁶ TEUS; Expresión inglesa "Twenty-feet Equivalent Unit". Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies. Sus dimensiones son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura, equivalentes a 6,096 metros de largo x 2,438 metros de ancho x 2,591 metros de alto. Su volumen exterior es de 1360 pies cúbicos equivalentes a 38,51 metros cúbicos. Su capacidad es de 1165,4 pies cúbicos equivalentes a 33 metros cúbicos. El peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 Kilogramos.

El proceso de cargue (exportación) de **Carbón al Granel**, inicia en el momento de extracción y transporte el Distrito en Tractocamiones con capacidad de 30 TON promedio, que arriban y son recibidos por dos personas denominadas Playeros que descarpan el camión para que se inicie el vaciado del bien, luego con la grúa inician el embarque en la motonave

Esta labor donde se manipula 30 TON se ejecuta en 60 Minutos (descargue del camión y cargue en el Buque), donde en ocho horas serian 240 TON, se requiere el siguiente personal:

Personal Directo

- 1 Conductor
- 2 Playeros
- 4 Operarios en Motonave
- 1 Conductor de Grúa
- 1 Supervisor
- 1 Inspector (entidad de vigilancia y control)

En otras palabras se requieren 10 personas para movilizar 240TON**Carbón al Granel**

El proceso de descargue (importación) de **Granel Solido**, inicia en el momento de arribo de la MN al puerto donde es acarreado por un Piloto practico y acompañado por dos remolcadores y su tripulación; luego se utiliza la grúa y la tolva para ser vaciado en Tractocamiones con capacidad de 30 TON promedio, que arriban y son recibidos por cuatro personas denominadas Playeros, dos descarpan el camión para que se inicie el vaciado del bien y dos personas ayudan a la

distribución de la carga, luego el pesado, nuevamente el carpado y despacho a destino final.

Esta labor donde se manipula 30 TON se ejecuta en 60 Minutos (descargue del Buque al camión), donde en ocho horas serian 240 TON, se requiere el siguiente personal:

Personal Directo

- 1 Conductor
- 4 Playeros
- 4 Operarios en Motonave
- 1 Conductor de Grúa
- 1 Operario de Báscula
- 1 Supervisor
- 1 Inspector (entidad de vigilancia y control)

En otras palabras se requieren 13 personas para movilizar 240TON***Granel Solido***

El proceso de descargue (importación y exportación) de ***Granel Liquido***, inicia en el momento de arribo de la MN al puerto donde es acarreado por un Piloto practico y acompañado por dos remolcadores y su tripulación; luego se utiliza una manguera para ser vaciado el líquido en Carrotanques con capacidad de 30 TON promedio o llenado de la M/N que arriban, estas son recibidos por cuatro personas denominadas Playeros que conectan la manguera para cargue o descargue según sea el caso

Esta labor donde se manipula 30 TON se ejecuta en 40 Minutos, donde en ocho horas serian 320TON, se requiere el siguiente personal:

Personal Directo

- 1 Conductor
- 4 Playeros
- 1 Operario de Báscula
- 1 Supervisor
- 1 Inspector (entidad de vigilancia y control)

En otras palabras se requieren 8 personas para movilizar 320 TON **Granel Líquido**

El proceso de descargue (importación o exportación) de **Contenedores**, inicia en el momento de arribo de la MN al puerto donde es acarreado por un Piloto practico y acompañado por dos remolcadores y su tripulación; luego se utiliza la grúa pórtico para descargar o cargar según sea el caso; para el caso de descargue se baja el Contenedor en una RD y se lleva a un lugar denominado Stackin y luego es descargado por un elevador; si se va a almacenar en una bodega autorizada por la DIAN para transito aduanero no se lleva al Stackin si no directamente a la bodega.

Esta labor donde se manipula 1 TEUS en 30 Minutos, donde en ocho horas serian 16 TEUS, se requiere el siguiente personal:

Personal Directo

- 1 Conductor
- 2 Playeros
- 4 Operarios en Motonave
- 1 Conductor de Grúa
- 1 Operario de Báscula
- 1 Supervisor
- 1 Conductor de levador
- 1 Inspector (entidad de vigilancia y control)

En otras palabras se requieren 12 personas para movilizar 16 **Contenedores**.

Nota: En caso de que se realice el desembalaje en la ciudad se necesita 12 personas más para esta labor.

El proceso de descargue (importación o exportación) de **Carga Suelta**, inicia en el momento de arribo de la MN al puerto donde es acarreado por un Piloto practico y acompañado por dos remolcadores y su tripulación; luego se utiliza la grúa pórtico para descargar o cargar según sea el caso; para el caso de descargue se baja la carga en una RD y se lleva a un lugar denominado Stackin y luego es descargado por un elevador; si se va a almacenar en una bodega autorizada por la DIAN para transito aduanero no se lleva al Stackin si no directamente a la bodega.

Esta labor donde se manipula 30 TON se ejecuta en 60 Minutos (descargue del camión y cargue en el Buque), donde en ocho horas serian 240 TON, se requiere el siguiente personal:

Personal Directo

- 1 Conductor
- 2 Playeros
- 4 Operarios en Motonave
- 1 Conductor de Grúa
- 1 Operario de Báscula
- 1 Supervisor
- 1 Conductor de levador
- 1 Inspector (entidad de vigilancia y control)

En otras palabras se requieren 12 personas para movilizar 240 TON **Carga Suelta**

Haciendo un resumen por cada uno de los servicios prestados la cantidad de personas que se requieren para la movilidad de carga actual en puerto es de:

Tabla 3Calculo de Personas por Movilidad de Carga

		UND/AÑO	UND/TURNO	PAX/TURNO	PDN/PAX/TURNO	PDN/PAX/MES (25DIAS)	PAX
Carbón Al Granel	TON	49.500	240	10	24	600	82,50
Granel Solido Difer. De Carbón	TON	4.843.576	240	13	18,46	461,54	10494,41
Granel Líquido	TON	397.157	320	8	40,00	1000,00	397,16
General	TON	5.612.353	240	12	20,00	500,00	11224,71
Carga en Contenedor	TEUS	769.458	16	12	1,33	33,33	23083,74
							45282,52

Fuente:Propia

De acuerdo a la siguiente información se construye una serie de indicadores utilizados en el análisis del mercado laboral. Según la ficha metodológica de la GEIH del DANE³⁷ así:

(PET):Población en Edad de Trabajar: De acuerdo al DANE la población en edad de trabajar en el Distrito de Buenaventura es 291.000 personas.

(PT):Población Total: De acuerdo al DANE la población total en el Distrito de Buenaventura es 382.000 personas.

(TGP): Tasa global de participación: Es la relación porcentual entre la población económicamente activa y la población en edad de trabajar que para el año 2017 según DANE es del 61.6% (179.000/291.000).

(PEA): Población Económicamente Activa: Según Cifras DANE la PEA es de 179.000 personas.

³⁷DANE, Mercado laboral de la ciudad intermedia Buenaventura; 2017

De acuerdo a estas cifras la población económicamente activa en el Distrito de Buenaventura es de 179.000 y según los cálculos de empleos directos que genera el transporte de carga en el Distrito de acuerdo a las estadísticas de carga movilizadas se deberían implementar 45.283 puestos de trabajo siempre y cuando se labore 8 horas diarias y 25 días al mes permitiendo sus descansos de ley, esto determina una participación en función de la PEA del 25.29%, este dato comparado con las estadísticas DANE que afirma que la población ocupada según rama de la actividad, en este caso transporte almacenamiento y comunicaciones es del 23.5%, presenta una diferencia con el cálculo del 1.79% cifra considerada aceptable pues los datos del DANE son por medio de encuestas y los de esta investigación son por cuantificables numéricamente.

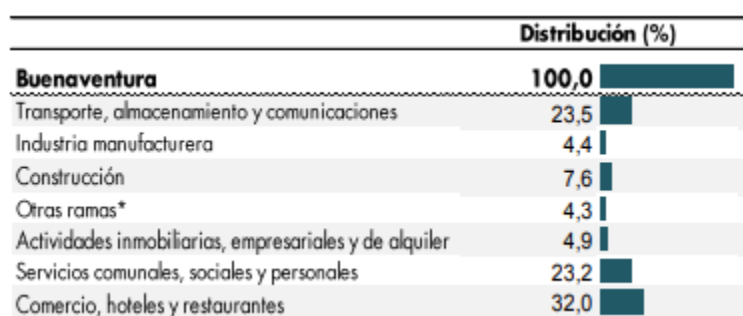


Ilustración 3 Distribución, variación y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad

Se puede afirmar la importancia del sector el transporte de carga en el Distrito en la generación de empleo ubicándose entre los tres primeros sectores que mueven la economía de la Ciudad.

CONCLUSIONES

De acuerdo al Decreto 173 de 2001, Decreto 2044 de 1988 y Decreto 1452 de 1987 se puede concluir que el servicio de transporte de carga terrestre es todo aquel que se precise y se realce un movimiento de carga de un lugar a otro, en estas actividades se considera la manipulación de carga y otras actividades complementarias la transporte, esta movilidad no se debe determinar solo por hacerse con maquinaria si no también todo esfuerzo humano que concrete la movilidad de la carga.

Para poder determinar la tasa de participación en el empleo, es pertinente tener claridad de los indicadores necesarios para determinar la información propia de esta investigación, tal razón permite concluir que los indicadores necesarios para determinar la tasa son las cantidades de mercancía movilizadas tanto en toneladas como en TEUS, que para el año 2017 fueron 25.097.958 toneladas y 769.458 TEUS.

El movimiento de la carga genera en el Distrito 45.283 puestos de trabajo de 8 horas diarias y 25 días realmente trabajados; de acuerdo al DANE la población económicamente activa es de 179.000 personas, precisando una TASA de participación en el mercado laboral del 25.29%, cifra altamente representativa e importante para el Distrito.

RECOMENDACIONES

Como recomendación se le sugiere al gremio de transportadores, concertar reuniones con la Administración Distrital, con el fin de gestionar ante ellos descuentos y/o exoneraciones tributarias, pues las fuentes de trabajo son numerosas, igualmente proyectar el crecimiento del transporte de carga en la Ciudad; esto propende el asentamiento de nuevas empresas al Distrito y por tal el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Es importante que las empresas del sector sean socialmente reconocidos como una empresa que contribuye a la sociedad, una empresa con responsabilidad social empresarial RSE, esto es beneficioso para ellas; es pertinente divulgar ante la sociedad del Distrito las actividades que benefician al Distrito y su Población, esto concebirá mayor aceptación en Buenaventura y por ende un mayor desarrollo empresarial en una relación gana – gana.

BIBLIOGRAFÍA

- Ante, Lizeth, Cargue y descargue de mercancías. Agosto 2015.
- Artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002
- Arango, Luis Eduardo; Posada, Carlos Esteban; La participación laboral en Colombia.
- Astarita, Rolando; Teoría Keynesiana de la Demanda Efectiva; 2015
- Buenaventura.gov.co; artículos información general.
- Caicedo Arturo, Pablo Fernando; Análisis del Sector de Transporte por Carretera en la Economía Colombiana, Dificultades y Retos.
- Collazos Montoya, Carlos Eduardo; Generación de empleo y de empresas en la industria manufacturera en Colombia 1992-2007
- COMAP; Guía para el cálculo del indicador generación de empleo.
- Concreto.com; doble calzada Cisneros Loboguerrero.
- Coronel López, Jorge E; Desempleo en Colombia y su metodología de cálculo ¿disimulo a un grave problema? 2005.
- DANE, Mercado laboral de la ciudad intermedia Buenaventura; 2017
- Dankhe, G. L. (1989). Investigación y Comunicación. México: Mc Graw Hill.
- Definiciones ABC, Tu diccionario hecho fácil; 2017
- DNP; Mercado Laboral y Empleabilidad
- Economipedia; Definiciones.

- El país; bajo realmente el desempleo en Buenaventura, 2017
- Hincapié Mesa, Fabio Andrés; la probabilidad de estar desempleado y las características del desempleo en 24 ciudades de Colombia (año 2011).
- I. Uribe, José; Revisión teórica sobre el mercado de trabajo: La controversia entre Keynesianos y Monetaristas.
- Indicadores de empleo y desempleo
- La república, Sociedad Portuaria de Buenaventura movilizó 71% del tráfico de carga del Pacífico, 2018
- Los sectores que están generando más empleo en 2017
- Mintrabajo, DPS, PNUD; Diplomado en Economía Laboral
- Nivia, Jesús Antonio; Equilibrio, Desempleo, Demanda Efectiva
- Pérez Porto, Julián; Gardey, Ana; Definición; 2009
- Pérez Porto, Julián; Merino, María; 2013
- Phillips, William ; La curva de Phillips; 1958
- Ramírez Rojas, Manuel Álvaro; Guevara F, Diego Andrés; Korena Gel, Ana María; Mercado de trabajo y condiciones del empleo en Colombia: Los efectos de la globalización.
- Roldan, Paula Nicole; Salarios de Eficiencia.
- Saavedra Arango, Jarleny; Nuevas estimaciones de la curva de salarios para Colombia 2007-2015
- Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Transporte, Movimiento de Carga en los Puertos Marítimos Colombianos, Informe Consolidado 2017

- SPRBUN, cuadro resumen relación de clientes; 2017
- Stigler; Teoría de la búsqueda de empleo; 1962
- Wikipedia, significado.

ANEXOS

Anexo 1: Pregunta para entrevistas.

- Por favor puede describir como se realiza la actividad portuaria en movilización de carga de Carbón al Granel, Granel Solido Diferente de Carbón, Granel Líquido, Carga General y Carga en Contenedor.
- Cuál es la cantidad de personal que se requiere para la movilidad de carga de Carbón al Granel, Granel Solido Diferente de Carbón, Granel Líquido, Carga General y Carga en Contenedor.