



PROYECTO FERROCARRIL HUANCAYO-HUANCAVELICA

Curso:
Gerencia de Proyectos

Alumnos:

Giacomo Falcone	20170539
Gustavo Guerra	20160645
Gustavo Rebagliati	20171289
Alexandra Rivera	20162452
Taira Wu	20151478

Profesor:

Fernando Solís Fuster

Enero 2020

Pregunta de Investigación: ¿Genera impacto laboral en la región de Huancayo y Huancavelica el proyecto ferroviario Huancayo Huancavelica?

Hipótesis: El proyecto ferroviario Huancayo Huancavelica sí genera impacto laboral en la región de Junín.

Información:

1. Habitantes de la zona de Huancayo y Huancavelica

Total, población Huancayo-Huancavelica censada: 893,254 (2017)

- Junín: 1,246,038
- Huancayo: 545,615
- Huancavelica: 347,639

2. Tasa de empleabilidad del Perú y de provincias si es que existe (desempleo)

- PEA Huancavelica (2017): 270,872.84
- PEA Junín (2017): 714,897.73
- PEA Huancayo (2017): 428,234.40 (supuesto)
- PEA Perú (2017): 17,215,741.36

3. Sueldo mínimo: S/ 930

4. Información de proyectos similares.

5. Tiempo que demorara el proyecto:

800 días

Inicio: 01/02/2021

Fin: 10/13/2023

Esta es la idea: sacamos la tasa de desempleo de Junín (un aproximado) y vemos cuántas personas son las que recibirán un sueldo mínimo vital por un tiempo x (tiempo que demora el proyecto). Toda esa plata es la plata que recibe la población

Aspectos a tomar en cuenta:

1. el trabajo se hace en 2 partes así que digamos que el primer tramo trabaja en Junín (la mitad del tiempo que dura el proyecto) y la otra mitad Huancavelica.

2. tenemos que indicar que solo estamos calculando el impacto en los obreros y que a ese impacto se le suman los ingenieros y otros profesionales (no tenemos que averiguar de eso solo indicarlo).

El efecto sería positivo y consiste en 2 partes.

1. reducción de la tasa de desempleo
2. Ingreso a los pobladores

1. Antecedentes teóricos y empíricos

El Perú, ha mediado de los años noventa se volvió uno de los primeros beneficiarios de Latinoamérica en recibir inversión extranjera de manera directa. Este escenario se debió a la privatización de las empresas públicas y al favorable clima para la entrada de capitales, producto de la política económica que hasta el día de hoy mantiene. Durante aquella época, el Estado cedió sus principales actividades empresariales y adjudicó a inversionistas privados la construcción y administración carreteras, ferrocarriles, puertos, entre otros servicios públicos.

A lo largo de la historia, se ha podido evidenciar los múltiples intentos del Estado por extender una red de transporte terrestre que satisfaga la necesidad de conectar el interior del país; no obstante, el sector se hallaba en una situación delicada en vista de que no se podía precisar una incorporación efectiva de manera económica y sostenible en el tiempo.

La construcción de ferrocarriles pasó a ser determinante para el crecimiento y desarrollo dentro del país, pues fortaleció la economía de las localidades involucradas, además de la identidad local ligada a la actividad. Con el paso de los años dicho servicio fue sufriendo el abandono y el desinterés de las entidades encargadas del mantenimiento de ellas. Por ende, la renovación y rehabilitación traerán consigo el rescate de un patrimonio histórico y el desarrollo local, puesto que el patrimonio ferroviario puede llegar a ser el nexo de re territorialización en las localidades peruanas.

La línea Huancayo-Huancavelica cuenta con una extensión de 129 Km, en 2001 el transporte de pasajeros disminuyó gradualmente hasta su cierre en 2008. Esta paralización se debió a la necesidad de rehabilitar la infraestructura. En 2007, se inicia las obras para el mejoramiento de la calidad del servicio, convirtiendo la línea de trocha yárdica a trocha estándar y así lograr su integración al resto del Ferrocarril Central. La obra concluye en 2010, con la rehabilitación del servicio, pero a un nivel menor de pasajeros. No obstante, la necesidad del mejoramiento del material rodante y el asegurar la sostenibilidad del servicio, se opta por retomar el proyecto de concesión, para ello se desarrolla un estudio de preinversión a nivel de perfil, el cual finaliza en 2015.

El impacto que se busca obtener en el ámbito laboral será la disminución de la tasa de desempleo y aumentar de manera monetaria la PEA en las comunidades aledañas a los proyectos, pues de buscará generar empleo de manera sostenible. Tal es el caso de la incorporación de la Línea 1 del Metro de Lima, que cuya fuerza laboral constó de 1,170 colaboradores en 2018, además de contar con programas de desarrollo de habilidades y transferencia de conocimientos.

2. El modelo y las hipótesis

Modelo: El modelo que utilizaremos en nuestra investigación es el Modelo Keynesiano.

Este modelo se basa en el intervencionismo del estado para estimular la demanda para provocar un aumento en el consumo y la tasa de empleo. La teoría de Keynes está enfocada en el gasto y sus efectos en la producción e inflación. El modelo se centra en lograr buenos beneficios económicos, evitar recesiones y así influir en la demanda agregada a través de la intervención del gobierno. Keynes se basa en fórmula de $DA = C + G + I + X - M$ y propone que un aumento en el gasto de gobierno, conduce a una mayor actividad empresarial, mayor inversión y finalmente a un mayor consumo de las personas. Entonces, si aumenta el gasto y la inversión, aumenta la producción, el empleo, el consumo y como resultado aumenta la demanda agregada.

Aplicando el modelo al proyecto, es evidente que las ventas van a aumentar debido a la modernización del ferrocarril que tiene la ruta de Huancayo-Huancavelica. El ferrocarril tiene un efecto positivo en las ventas porque la comunicación entre regiones mejora y se incrementa la producción. Ya que la producción aumenta, se requiere más mano de obra, por lo tanto, se contratan a más personas y disminuye la tasa de desempleo. Por otro lado, el consumo también aumenta porque las personas tienen más dinero a su disposición y pueden gastar más. Siendo así, se puede decir que haciendo más obras se puede ayudar a la expansión económica.

Hipótesis: Ferrocarril Huancayo-Huancavelica genera un impacto positivo en la tasa de desempleo y el crecimiento económico de la región de Huancayo y Huancavelica.

Como mencionamos anteriormente, el ferrocarril Huancayo-Huancavelica mejora el desarrollo económico en la región gracias al aumento en las ventas y menor tasa de desempleo. El incremento en las ventas causa una ampliación de la producción, y un aumento en el empleo, ya que se requieren más recursos humanos para igualar la demanda. El impacto en la tasa de desempleo será positivo debido a que las personas desempleadas encontrarán un empleo y estarán en planilla.

3. Métodos y procedimientos de investigación

Para la siguiente investigación se tomó datos secundarios referenciales de otras fuentes:

- A) Tesis de Proyecto Red Ferroviaria de Cercanías para el Transporte Sostenible en la Ciudad de Lima Metropolitana. Esta tesis usa un método cuantitativo (Bazán Andía, 2016)

Abstract: Este trabajo de investigación consiste en realizar y explicar un estudio para implementar una red ferroviaria sub urbana de alimentación eléctrica, en el cual el sistema de transporte en Lima tendrá que ser modificado por uno sostenible e integrado que beneficie a la población para su transporte y ámbito laboral

VARIABLES DEPENDIENTES	VARIABLES INDEPENDIENTES
-En los escenarios sin y con proyecto es el costo	-Consumo de energía se correlaciona directamente con la emisión de carbono equivalente

- B) Tesis de Interconexión Ferroviaria Bioceánica Perú-Brasil: análisis sobre la conveniencia del Proyecto. Esta tesis usa en método de investigación no experimental y analítica (Dorador Bonilla, 2016)

Abstract: Este trabajo de investigación tiene como propósito evaluar la conveniencia de impulsar la reciente iniciativa de conexión ferroviaria bioceánica que busca atravesar los territorios del Perú y Brasil, todo esto desde el punto de vista del Estado peruano y considerando la consecución de los intereses nacionales.

VARIABLES DEPENDIENTES	VARIABLES INDEPENDIENTES
-Conveniencia del desarrollo del proyecto de Interconexión Ferroviaria Bioceánica Perú - Brasil	-Evolución y proyección de la dinámica de las relaciones entre el Perú y Brasil -Dinámica comercial entre Perú y Brasil -Evaluación del contexto medioambiental y social relativo al proyecto

-De estas dos tesis, tomaremos como modelo la primera tesis ya que es la que más se asemeja con nuestro tipo de proyecto

4. Hipótesis y evidencia:

Para la investigación se tomó como modelo base el modelo económico keynesiano. El cual se muestra a continuación.



Fuente: Yirepa (s.f.)

Analizando el modelo keynesiano podemos decir que la inflación tiene relación directa con el desempleo.

A continuación, se definirán las variables dependientes e independientes.

Variables independientes:

1. Gasto público
2. Inversión

variables dependientes:

1. demanda agregada
2. Desempleo:

Con el proyecto ferroviario, debido a que es una obra que se lleva a cabo en un 50% por el presupuesto público y en un 50% de la inversión privada podemos decir que el gasto público y la inversión aumenta. Al aumentar el gasto y la inversión aumenta la demanda agregada.

$$DA = C + I + GP + (X - M)$$

Si aumenta la demanda agregada aumentan las ventas. Al aumentar las ventas las empresas de la región van a verse obligadas a producir más para abastecer a la nueva demanda generada por la realización del proyecto; eso genera una necesidad de mano de obra para la producción lo que reduce el desempleo.

La reducción del desempleo general que los pobladores que ingresan a la pea tengan medios económicos para consumir generando así un círculo virtuoso que se puede repetir varias veces. el círculo virtuoso además del impacto laboral, genera un crecimiento en la zona lo que permite también una mayor utilización del ferrocarril generando sustento para su rentabilidad.

5. Hipótesis y evidencia:

Datos

Presupuesto del proyecto: 234.13 millones de dólares sin IGV

Tasa de desempleo Perú: 6.4 %

Población de la región: 250 000

Desempleo en la región: 16 000 pobladores

Operarios utilizados cada kilómetro de vía: 10

Total, de kilómetros de obra: 128

Total, operarios: $1280 = 128 \text{ km} * 10 \text{ operarios}$

Sueldo de operario: 930

Duración del proyecto: 27 meses (800 días)

Ingreso a pobladores total del proyecto: $32\,140\,800 \text{ soles} = 1280 \text{ operarios} * S/ 930 * 27 \text{ meses}$

Reducción del desempleo: 8%

Variables independientes

3. Gasto público: 117 millones de dólares sin IGV (aumenta)

4. Inversión: 118 millones de dólares sin IGV (aumenta)

Variables dependientes

3. demanda agregada: 234.13 millones de dólares (aumenta)

4. Desempleo: $14\,720 = 16000 - 1280$

6. Conclusiones e implicancias

En conclusión, mediante el modelo económico se puede concluir que el proyecto produce resultados positivos ya que reduce el desempleo en un 8% aproximadamente y a lo largo del proyecto genera un incremento económico en a la región de 32 millones de soles, sin contar el sueldo de ingenieros y expertos ni el consumo de la empresa que realizará la obra.

Bibliografía

- Bazán Andía, J. A. (2016). Proyecto red ferroviaria de cercanías para el transporte sostenible en la ciudad de Lima Metropolitana (tesis para optar el título de Ingeniero Civil). PUCP. Recuperado de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/6795>
- Dorador Bonilla, W. A. (2016). Interconexión ferroviaria bioceánica Perú-Brasil: análisis sobre la conveniencia del Proyecto (tesis para obtener el grado académico de magíster en Diplomacia y Relaciones Internacionales). Academia Diplomática del Perú. Recuperado de <http://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/83/2016%20Tesis%20Dorador%20Bonilla%20Walter%20Augusto.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gallegos Koehn, J. (s.f.). Proyecto de Presupuesto de construcción Tramo de vía férrea tipo concurso. Recuperado de https://www.academia.edu/8984351/Proyecto_de_Presupuesto_de_construcci%C3%B3n_Tramo_de_v%C3%ADa_f%C3%A9rrea_tipo_concurso
- Kitsutani Yoshimoto, L. A., Martínez Cáceda, F. V. y Valdivia Cubas, C. A. (2008). Plan estratégico para el transporte ferroviario en el Perú (tesis para obtener el grado de magister en Administración Estratégica de Empresas). PUCP. Recuperada de http://dalessio.pearsonperu.pe/el_proceso_estrategico_2/recursos/6%20sitena_ferroviario.pdf
- INEI. (s.f.). Empleo. Recuperado de <https://www.inei.gov.pe/estadisticas/indice-tematico/ocupacion-y-vivienda/>
- INEI. (2017). Perú: perfil sociodemográfico. Recuperado de https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digiales/Est/Lib1539/cap01.pdf
- INEI. (2018). Junín: resultados definitivos. Recuperado de https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digiales/Est/Lib1576/12TOMO_01.pdf
- INEI. (2018). Perú: indicadores de empleo e ingreso por departamento 2007-2017. Recuperado de https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digiales/Est/Lib1537/ibro.pdf
- MTC. (s.f.). Resolución Ministerial 396-2016 MTC/01.02. Recuperado de http://transparencia.mtc.gov.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3718.pdf

Yirepa. (s.f.). Modelo keynesiano sobre la Demanda Agregada. Empleo e inflación.
Recuperado de <https://yirepa.es/keynes.html>

