



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previa la obtención del título de:

INGENIERO EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES

TEMA:

“PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO MODALIDAD LIVIANO MIXTO PARA EL CANTÓN PENIPE, PROVINCIA DE CHIMBORAZO”.

AUTOR:

VÍCTOR MANUEL FRAY VALLEJO

Riobamba – Ecuador

2016

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL

Certificamos que el presente trabajo de investigación, previo a la obtención del título de Ingeniero en Gestión de Gobiernos Seccionales, ha sido desarrollado por el señor Víctor Manuel Fray Vallejo, ha cumplido con las normas de investigación científica y una vez analizado su contenido, se autoriza su presentación.

Ing. Floripes Roció Samaniego Erazo
DIRECTOR DEL TRIBUNAL

Ing. Carlos Fernando Veloz Navarrete
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Yo, Víctor Manuel Fray Vallejo, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos y originales. Los textos constantes en el documento que provienen de otra fuente, están debidamente citados y referenciados.

Como autor, asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación.

Riobamba, 30 de Diciembre del 2015

Víctor Manuel Fray Vallejo

C.I. 060202622-1

DEDICATORIA

Este proyecto se lo dedico a DIOS, porque es el ser más sublime que existe en el mundo y a través de su bendiciones podemos realizar todas las metas y objetivos que nos proponemos en bien de nuestra familia y la sociedad entera, muestra de ello es la obtención de este título.

A mi Madre por el infinito amor y consejos que siempre me da, como hubiese querido tenerle a mi Padre presente físicamente para sonreír y festejar juntos esta meta propuesta.

A mí esposa y a mis queridos hijos, que siempre son el motor en mi persona, para cumplir con los sueños y pensamientos que en mi niñez y juventud proyectaba, con la convicción de presenciarlos a través de la oportunidad que nos da la vida, la misma que ha trascendido felicidad familiar en nuestras labores cotidianas.

Víctor Manuel Fray V.

AGRADECIMIENTO

Es mi obligación reconocer profundamente a mi País y provincia, por darme la oportunidad de vivir en un entorno maravilloso, a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, por la apertura y la oportunidad de haber permitido realizar mis estudios superiores, al personal docente, quienes han aportado con sus amplios y fructíferos conocimientos durante el transcurso de la malla curricular de tan importante carrera, la misma que contribuye con el desarrollo de las instituciones gubernamentales.

Víctor Manuel Fray V.

ÍNDICE DE CONTENIDO

Portada.....	i
Certificación del tribunal	ii
Declaración de autenticidad.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Índice de contenido.....	vi
Índice de tablas	x
Índice de gráficos.....	xii
Índice de ilustraciones	xiii
Índice de figuras.....	xiii
Resumen.....	xiv
Summary.....	xv
Introducción	1
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA.....	2
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
1.1.1. Formulación del Problema.....	2
1.1.2. Delimitación del Problema.....	3
1.2. JUSTIFICACIÓN.....	3
1.3. OBJETIVOS	4
1.3.1. Objetivo general.....	4
1.3.2. Objetivos específicos	4
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	5
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	5
2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	7
2.2.1. La creación de una empresa.....	7
2.2.2. Proyecto	9
2.2.3. Estudios de viabilidad de un proyecto	10
2.2.3.1. Estudio de mercado.....	11
2.2.3.2. Estudio técnico.....	14
2.2.3.3. Estudio administrativo y legal	19

2.2.3.4. Estudio económico – financiero	22
2.2.4. La empresa de servicios	24
2.2.4.1. El transporte colectivo	24
2.2.5. Marco conceptual.....	26
2.3. IDEA A DEFENDER	27
2.4. VARIABLES	27
2.4.1. Variable independiente	27
2.4.2. Variables dependientes	27
CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO	28
3.1. MODALIDAD.....	28
3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN	28
3.3. POBLACIÓN.....	29
3.4. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN.....	30
3.4.1. Técnicas e instrumentos para recolección de datos.	31
CAPITULO IV: MARCO PROPOSITIVO	33
4.1. TITULO.....	33
4.2. ESTUDIO DE MERCADO	33
4.2.1. Comportamiento del Macroentorno.....	33
4.2.2. Comportamiento del Microentorno	37
4.2.3. Objetivos del estudio de mercado	38
4.2.4. Etapas de un estudio de mercado	38
4.2.4.1. Definición del problema	38
4.2.4.2. Identificación de las fuentes de información	38
4.2.4.3. Diseño de la encuesta.....	39
4.2.4.4. Prueba piloto	39
4.2.5. Tabulación, Interpretación y Análisis de los resultados de la encuesta.....	40
4.2.6. Análisis de la demanda	54
4.2.6.1. Demanda potencial del proyecto.....	54
4.2.7. Análisis de la oferta	57
4.2.8. Determinación de la demanda insatisfecha.....	58
4.2.9. Comercialización del servicio.....	59
4.2.9.1 Canal de comercialización	59
4.2.9.2 Estrategias de marketing mix.....	60
4.3. ESTUDIO TÉCNICO	62

4.3.1.	Determinación del tamaño del proyecto	62
4.3.1.1.	Factores para determinar el tamaño del proyecto	62
4.3.1.2.	Tamaño del proyecto	63
4.3.2.	Localización del proyecto	65
4.3.2.1.	Macro localización.....	65
4.3.2.2.	Microlocalizacion	65
4.3.3.	Ingeniería del proyecto	67
4.3.3.1.	La carga por transportar	67
4.3.3.2	Proceso del servicio	68
4.4.3.3	Requerimientos de la inversión.....	69
4.4.4.	Distribución en planta	70
4.5.	ESTUDIO ADMINISTRATIVO Y LEGAL.....	71
4.5.1.	Organización legal	71
4.5.2.	Constitución legal de la compañía.	71
4.5.3.	Trámites para la creación de la compañía.....	72
4.5.4.	Organismos de vigilancia y control	72
4.5.5.	Organización administrativa	73
4.5.6.	Estructura administrativa	74
4.5.7.	Clasificación de puestos.....	77
4.6	ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO.....	79
4.6.1.	Inversión total del proyecto	79
4.6.1.1	Inversión sobre activos fijos	79
4.6.1.2.	Inversión activos diferidos.....	81
4.6.1.3	Inversión de capital de trabajo	82
4.6.2.	Financiamiento.....	84
4.6.2.1.	Fuentes de financiamiento	85
4.6.3.	Evaluación económica – financiera	96
4.6.3.1.	Calculo Valor Actual neto (VAN).....	96
4.6.3.2.	Tasa interna de retorno (TIR)	97
4.6.3.3.	Periodo de recuperación de la inversión	97
4.7.	ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL.....	98
4.7.1.	Impacto social	98
4.7.2.	Impacto ambiental.....	99
	CONCLUSIONES	100

RECOMENDACIÓN	101
BIBLIOGRAFÍA	102
ANEXOS	105

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Simbología utilizada para los diagramas de proceso	19
Tabla 2: Proceso de Constitución de una empresa	22
Tabla 3: Edad de los encuestados	40
Tabla 4: Género	41
Tabla 5: Satisfacción del servicio	42
Tabla 6: Disponibilidad de transporte.....	43
Tabla 7: Tipo de transporte utilizado	44
Tabla 8: Ruta de transporte de productos	45
Tabla 9: Números de veces que se requiere el servicio de transporte	46
Tabla 10: Precio del servicio de transporte.....	47
Tabla 11: Tipo de carga que se transporta	48
Tabla 12: Daños que sufren los productos.....	49
Tabla 13: Utilización de transporte público.....	50
Tabla 14: Requerimiento de una compañía de transporte liviano mixto	51
Tabla 15: Factores que prefieren los usuarios al requerir el servicio de transporte.....	52
Tabla 16: Medios de comunicación preferidos.....	53
Tabla 17: Determinación de la Demanda Potencial.....	54
Tabla 18: Demanda Real.....	55
Tabla 19: Demanda efectiva	56
Tabla 20: Promedio de Utilización del servicio.....	56
Tabla 21: Demanda anual del servicio.....	57
Tabla 22: Información de las compañías existentes	57
Tabla 23: Oferta Proyectada	58
Tabla 24: Demanda insatisfecha	59
Tabla 25: Gastos Publicidad	61
Tabla 26: Distribución del servicio.....	63
Tabla 27: Capacidad instalada de vehículos	64
Tabla 28: Capacidad Utilizada.....	64
Tabla 29: Localización del proyecto en el Cantón Penipe.....	67
Tabla 30: Vehículos	69
Tabla 31: Maquinaria y equipos	69
Tabla 32: Muebles y enseres.....	69

Tabla 33: Equipo de oficina.....	69
Tabla 34: Alternativas legales.....	71
Tabla 35: Inversión total.....	79
Tabla 36: Inversión Fija.....	79
Tabla 37: Gasto Arriendo.....	80
Tabla 38: Maquinaria y equipos.....	80
Tabla 39: Muebles y Equipos de oficina.....	80
Tabla 40: Resumen Activos diferidos.....	81
Tabla 41: Gastos de organización.....	81
Tabla 42: Gastos puesta en marcha.....	81
Tabla 43: Combustible.....	82
Tabla 44: Mano de obra directa.....	82
Tabla 45: Insumos.....	82
Tabla 46: Útiles de aseo.....	83
Tabla 47: Gastos Administrativos.....	83
Tabla 48: Gastos de publicidad.....	83
Tabla 49: Suministros de oficina.....	83
Tabla 50: Servicios básicos.....	84
Tabla 51: Resumen Inversión Capital de trabajo.....	84
Tabla 52: Estado de Fuentes y Usos.....	85
Tabla 53: Tabla de amortización de la deuda.....	86
Tabla 54: Depreciación activos fijos.....	87
Tabla 55: Amortizaciones.....	87
Tabla 56: Costos de operación proyectados.....	88
Tabla 57: Costos fijos y variables.....	89
Tabla 58: Estimación de ingresos.....	89
Tabla 59: Presupuesto de ingresos.....	90
Tabla 60: Punto de equilibrio.....	91
Tabla 61: Estado de Resultados Proyectado.....	92
Tabla 62: Flujo Neto de Caja Proyectado.....	93
Tabla 63: Flujo de Caja Proyectado.....	94
Tabla 64: Calculo Del VAN.....	96
Tabla 65: Tasa Interna de Retorno.....	97
Tabla 66: Periodo de recuperación de la Inversión.....	97

Tabla 67: Impactos.....	98
Tabla 68: Impacto social del proyecto	98
Tabla 69: Impacto ambiental del proyecto	99

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Edad de los encuestados	40
Gráfico 2: Género	41
Gráfico 3: Satisfacción del servicio	42
Gráfico 4: Disponibilidad de transporte.....	43
Gráfico 5: Tipo de transporte utilizado	44
Gráfico 6: Ruta de transporte de productos	45
Gráfico 7: Números de veces que se requiere el servicio de transporte	46
Gráfico 8: Precio del servicio de transporte.....	47
Gráfico 9: Tipo de carga que se transporta	48
Gráfico 10: Daños que sufren los productos.....	49
Gráfico 11: Utilización de transporte público.....	50
Gráfico 12: Requerimiento de una compañía de transporte liviano mixto	51
Gráfico 13: Factores que prefieren los usuarios al requerir el servicio de transporte.....	52
Gráfico 14: Medios de comunicación preferidos.....	53

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: La empresa como sistema y sujeto de actividad productiva.....	8
Ilustración 2: Modelo de la creación de empresas	9
Ilustración 3: Viabilidad de un proyecto.....	10
Ilustración 4: Factores del estudio de mercado.....	11
Ilustración 5: Objetivos de un estudio de mercado.....	12
Ilustración 6: Componentes del estudio técnico	16
Ilustración 7: Aspectos del estudio legal	20
Ilustración 8: Canal de distribución	59
Ilustración 9: Macro localización Cantón Penipe.....	65
Ilustración 10: Flujograma de comercialización del servicio	68
Ilustración 11: Distribución en planta.....	70
Ilustración 12: Logotipo de la empresa.....	74

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Organigrama Estructural de la Empresa.....	75
Figura 2: Orgánico funcional de la empresa.....	76

RESUMEN

El proyecto de creación de una Empresa de Transporte Público Modalidad Liviano Mixto para el cantón Penipe, Provincia de Chimborazo, tuvo como objetivo diseñar el estudio de factibilidad para poner en marcha la empresa que permita vincular a las parroquias rurales con la cabecera cantonal y que se aproveche este medio para la transportación de productos agropecuarios y la generación de ingresos a la población a través del turismo. Los resultados de esta investigación permitieron establecer que la demanda efectiva anual existente es de 1'092.801, y una oferta de 295.650 servicios por año. Para lo cual requiere de una inversión total de \$153.241,40 dólares, con un costo de cada de servicio será de \$ 0.35; y el precio del servicio será de \$ 3,50. La evaluación financiera del proyecto es rentable puesto que se obtendrá un VAN positivo de 1'999.297,92; la TIR tiene un valor satisfactorio de 171%, lo cual indica que la rentabilidad es favorable, la recuperación de la inversión será en 3 años, 6 meses, 90 días. En el desarrollo del presente trabajo se aplicó investigación exploratoria que permitió explorar las necesidades de los pobladores del Cantón en cuanto a transporte, y a través de la investigación descriptiva se logró describir dichas necesidades. Concluyendo la importancia de crear una empresa de transporte liviano mixto para satisfacer las necesidades de los pobladores del sector. Para lo cual se recomienda entregar una copia del presente proyecto al GAD Cantón Penipe como referencia para dar solución a las necesidades de la población.

PALABRAS CLAVES: *Proyecto, Creación de empresa, Demanda, Oferta, Factibilidad, Rentabilidad.*

Ing. Floripes Rocío Samaniego Erazo
DIRECTORA TRABAJO DE TITULACIÓN

SUMMARY

The proposed creation of a Public Transport Company Joint Light mode for Penipe town, Chimborazo Province, it was to design a feasibility study to launch a company that allows linking rural parishes with the cantonal head and It takes this means of transportation of agricultural products and income generation for the population through tourism. The results of this research allowed to establish that the annual effective demand there is 1'092.801, and an offer of 295,650 services per year. For which requires a total investment of \$ \$ 153,241.40, with a cost of each service will be \$ 0.35; and the fare will be \$ 3.50. The financial evaluation of the project is profitable since they get a positive VAN of 1'999.297,92; TIR has a satisfactory value of 171%, which indicates that profitability is favorable, the payback will be in 3 years, 6 months, 90 days. In the development of this exploratory research work that allowed to exploit the needs of the people of Canton in transport, and through descriptive research was accomplished was applied to describe those needs. Concluding the importance of creating a mixed light transport company to meet the needs of the residents of the sector. For which it is recommended to give a copy of this project GAD Penipe canton of reference to be to solve the needs of the population.

KEY WORDS: Demand, Supply, Profitability, VAN, TIR, PRI.

INTRODUCCIÓN

En el presente estudio se establece la factibilidad de crear una empresa de transporte liviano mixto para el transporte de carga así como para fomentar el turismo en el sector, y que el mismo sea un servicio de calidad a precios competitivos. Es así que el mismo está conformado por cuatro capítulos los mismos que están estructurados de la siguiente manera:

En el capítulo I se detalla el problema de investigación de manera detallada, se plantean los objetivos que guían la investigación y se da a conocer la justificación e importancia del estudio.

En el capítulo II se presenta el marco teórico haciendo referencia a otros trabajos investigativos así como teoría que sirve de referencia para ubicar el problema en su contexto teórico, tratando de dar la relevancia necesaria a las variables que intervienen en el estudio.

En el capítulo III se presenta la metodología que se siguió para el desarrollo de la investigación y el cumplimiento de los objetivos planteados, los métodos utilizados, el tipo de investigación, el diseño de la investigación establecida.

En el capítulo IV se presenta el marco propositivo que está conformado por el estudio de factibilidad en el cual consta por el estudio de mercado que permitió determinar la demanda, la oferta, las estrategias de marketing mix; el estudio técnico permitió establecer el tamaño, localización del proyecto y la distribución de la planta; con el estudio administrativo y legal se estableció la organización de la empresa, establecimiento de las funciones del personal, estudio económico – financiero el cual permitió determinar la inversión del proyecto, financiamiento, la evaluación económica financiera a través de los indicadores financieros VAN, TIR y PRI, estudio de impacto ambiental y social.

Finalmente se llegó a las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Penípe es uno de los cantones de la Provincia de Chimborazo, situado en el noroeste de la misma a 22 km de distancia de la ciudad de Riobamba, tiene una extensión de 369 km², una altitud de entre los 2500 y 5424 msnm, su temperatura promedio es de 13 a 15 °C., tiene seis parroquias rurales.

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2010) la población del cantón es de 6.739 habitantes, la mayor parte de la población se dedica a la agricultura y ganadería por lo que la movilización entre parroquias y comunidades crea dificultades al no existir un servicio de transporte.

En el cantón existe la Cooperativa de Transporte Intraprovincial San Antonio de Bayushig, tiene una flota vehicular de 24 unidades y su servicio es desde la ciudad de Riobamba hasta el cantón Penípe, el cantón Guano (Guanando), Pallatanga y Cumandá.

Existe también, la Compañía de Transporte Intraprovincial de minibuses de pasajeros PENIPETRANS, tiene tres unidades autorizadas legalmente por la Agencia Nacional de Transito de Chimborazo, su servicio tiene la ruta Riobamba-Penípe y Penípe-Riobamba, cuenta con 48 frecuencias diarias. A pesar de la existencia de las dos empresas, ninguna realiza los servicios internos de transporte de pasajeros y carga entre parroquias y comunidades hacia la cabecera cantonal, esto crea la imposibilidad de que la población agropecuaria no cuente con un medio de transporte que posibilite sacar sus productos al cantón. De otra parte, es escaso el turismo a estas parroquias lo que coadyuva a que se mantengan bajos niveles de vida en la población de las parroquias del cantón Penípe.

1.1.1. Formulación del Problema

¿La inexistencia del servicio de transporte liviano mixto ocasiona que los productores agropecuarios no puedan sacar sus productos al cantón Penípe, así como que el turismo sea escaso en estas zonas?

1.1.2. Delimitación del Problema

La presente investigación se centra en el diseño de un proyecto de creación de una empresa de transporte liviano-mixto, mismo que abarca el estudio de mercado, el estudio de ingeniería, la composición jurídica, su organización, el estudio de impacto ambiental y el análisis económico-financiero.

1.2. JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo se orienta a la creación de una empresa de transporte liviano-mixto que permite vincular a las parroquias rurales con la cabecera cantonal y que se aproveche este medio para la transportación de productos agropecuarios y la generación de ingresos a la población a través del turismo

Una de las motivaciones que impulsa la realización del presente estudio, es la importancia que genera un servicio de transporte de pasajeros y de carga entre la cabecera del Cantón Penipe y sus comunidades porque no se puede encontrar otro medio que permita la transportación de pasajeros ya sean del sector así como turistas, también la transportación de los productos agrícolas que se cultivan en la zona y que permiten así el desarrollo económico del Cantón.

Es necesario destacar que en el Cantón existen importantes atractivos turísticos entre otros los ríos: Chorrera y Cubillines, uno de los más importantes es el nevado Los Altares, que forma parte de la Cordillera Oriental de los Andes; desde este cantón también se tiene acceso al Volcán Tungurahua y a las aguas termales de Palictahua a donde acuden una gran cantidad de turistas y que no disponen de vehículos livianos para movilizarse.

Por tal razón es necesario crear este tipo de servicio, en la modalidad de transporte liviano mixto (camionetas doble cabina), la misma que estará ubicada en la cabecera cantonal, que preste el servicio entre parroquias y comunidades y otros sectores, como también fuera del mismo; debido a que las dos empresas de transporte intraprovincial de pasajeros no dan el servicio requerido en esta necesidad y así suplir las demandas de la población.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo general

Diseñar un proyecto para la creación de una empresa de transporte público modalidad liviano mixto para el cantón Penipe, provincia de Chimborazo

1.3.2. Objetivos específicos

1. Realizar el estudio de mercado para determinar la viabilidad comercial del proyecto
2. Preparar el estudio técnico del servicio de transporte a ofrecer
3. Identificar el estudio administrativo y jurídico de la empresa
4. Realizar el estudio económico – financiero del proyecto
5. Identificar el impacto social y ambiental del proyecto.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Para realizar el presente trabajo, se toma como referencia la revisión y análisis del material bibliográfico existente en algunas universidades a nivel nacional las mismas que cuentan con facultades o carreras relacionadas tales como: Pontificia Universidad del Ecuador Sede Ibarra; Universidad Católica Santiago de Guayaquil, de las cuales se toma el enfoque teórico del tema los mismos que se detallan a continuación:

Pavon & Nazate (2011) en su tesis denominada “Estudio de factibilidad para la creación del servicio de transporte urbano para ejecutivos mediante una alianza estratégica con las cooperativas en la ciudad de Tulcán, se llegó a las siguientes conclusiones: El diagnóstico permitió la identificación del nivel real de la oferta de empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte en la ciudad de Tulcán, las mismas que se caracteriza en brindar un servicio de mala calidad a pesar de que el transporte es un medio indispensable en la vida diaria de todas las personas. De acuerdo al estudio de mercado, se demuestra que todos los funcionarios de diferentes empresas necesitan de transporte para llegar a su lugar de trabajo, en base al análisis existe una demanda insatisfecha. A través de los distintos fundamentos y herramientas administrativas, operativas, organizacionales, técnicas descritas en el estudio técnico del proyecto se ha logrado adaptar, realizar y proponer sistemas y procedimientos adecuados que garanticen el desarrollo y crecimiento de la empresa.

Por lo cual se llegó a emitir las siguientes recomendaciones: Apoyar a la creación de proyecto de servicios utilizando los recursos naturales propios de la ciudad, realizando estrategias con el gobierno provincial y el financiamiento a bajas tasas de interés, y buscar posibles mercados a nivel externo.

Las empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte deben mejorar su calidad de servicio, optimizando sus recursos para lograr valor agregado en el servicio y gestionar con el Ministerio de Trabajo y Comisión de Tránsito para que realicen capacitaciones constantes a los choferes para poder brindar un mejor servicio. Las

empresas públicas y privadas deben apoyar a este servicio ya que ayuda al desempeño de las actividades laborales de una manera oportuna.

Vazquez & Vizquete(2012)en su tesis titulada Creación de una Empresa de Transporte de Mercancías para las Pymes de Guayaquil “Pymes Delyvery S.A.”

Las conclusiones emitidas en el trabajo es que este tipo de empresa como una alternativa válida y prometedor, además de fructífera y rentable. Generadora de efectos sociales positivos, tales como: empleo, impuesto, riqueza y también de negocios colaterales como los que se relacionan con el mismo de manera horizontal o vertical. Nuestra idea es dar un trato directo y personalizado a los clientes, que nos permita capitalizar esta oportunidad.

A su vez, la investigación realizada sirve de estrategia para emprenderlo en el futuro. Tiene viabilidad y es una gran oportunidad para llevarlo a la práctica ya que contamos con los conocimientos básicos para poder emprender y explotar todas aquellas enseñanzas adquiridas a lo largo de nuestra carrera universitaria.

Finalmente, el proyecto cumple el objetivo central de servir como una alternativa válida para desarrollar actividades no tradicionales en el mercado y también como elemento de realización comercial, social y personal.

Arteaga(2011) cuya tesis se titula “Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte con rutas el Carmelo - Tulcán, Tulcán la Bonita, cuyas conclusiones a las que se llegó son: El servicio de transporte terrestre que se brinda en las rutas antes mencionadas, no cubre las necesidades reales de los usuarios, dando lugar a nuevas oportunidades en crear una empresa que satisfaga la demanda insatisfecha. Los usuarios del servicio de transporte no se sienten complacidos con el servicio que reciben pero tampoco tiene un criterio claro de la calidad que debe existir en esa prestación puesto que creen que el sometimiento de las transportistas es norma y no tiene otra opción. El proyecto de estudio contribuye en forma positiva en los ámbitos económicos, socio – culturales y académicos de la localidad nor-occidental donde se desarrolló la investigación del mismo.

De esta manera se realizan las siguientes recomendaciones: Se debe enfocar específicamente en las dinámicas únicas presente en línea de frontera, puesto que su población está en movilidad constante y para ello su estimación en muestreo considera la fuente tanto estatales u organismos no gubernamentales. Gracias a esta dinámica se está buscando medios de comunicación que tengan cobertura y sintonía.

En base a los antecedentes investigados se concluye entonces que el presente trabajo no se ha realizado en el sector mencionado, por lo cual la hace original y factible de realizar.

2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

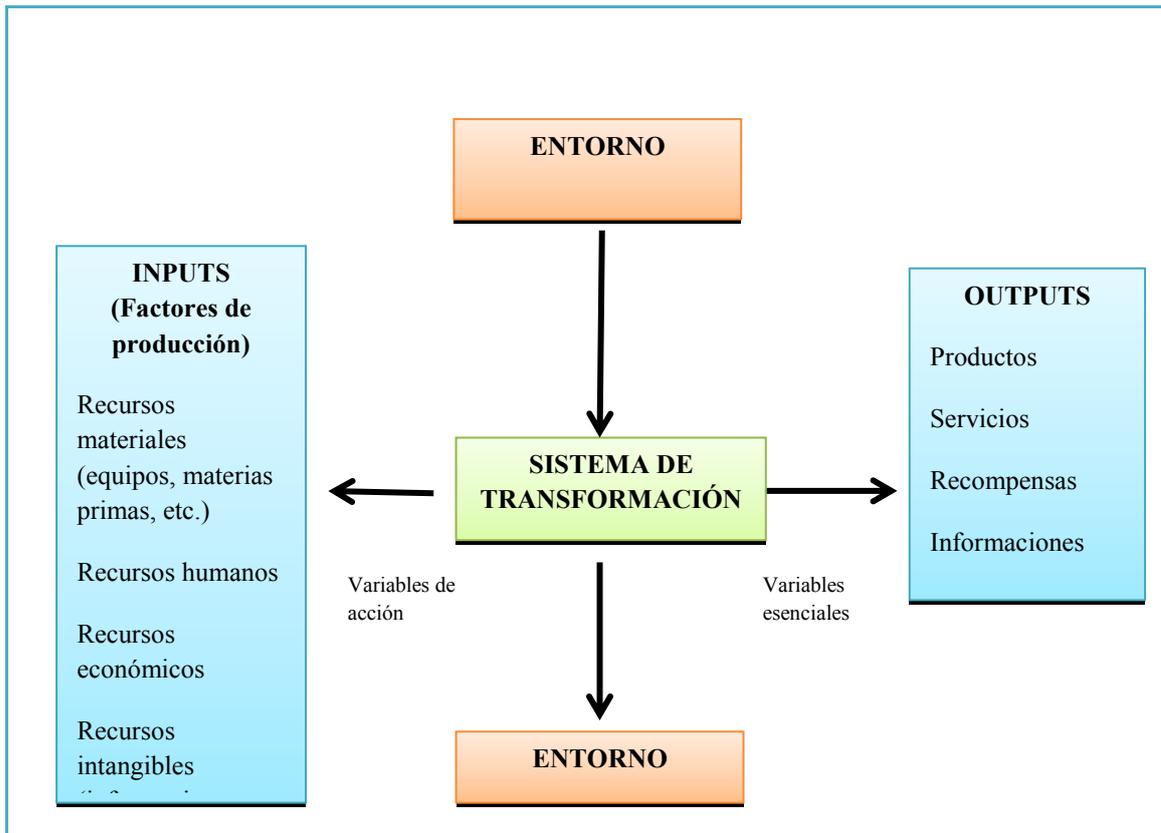
2.2.1. La creación de una empresa

Para Veciana (2005) la creación de una empresa justifica su existencia y su legitimidad como organización social en su posibilidad y capacidad de producir bienes o prestar servicios útiles para satisfacer necesidades humanas. Por lo que crear una nueva empresa supone mucho más que la identificación de una oportunidad empresarial, puesto que se requiere adquirir, organizar y combinar de manera eficiente los distintos factores de producción necesarios para producir los productos o prestar los servicios objeto de la nueva empresa.

Entonces la tarea de dirigir el proceso de combinación y organización de los factores de producción es importante porque no se trata simplemente de producir determinados productos o servicios que sean aceptados por el consumidor, sino de hacerlo a costes y precios competitivos.

En este sentido el proceso productivo es amplio y supone un proceso de transformación de “inputs” es decir recursos humanos, materiales y financieros, etc. que se adquieren, en “outputs” siendo estos los productos o servicios que se ofertan a los consumidores, como se puede observar en la siguiente ilustración:

Ilustración 1: La empresa como sistema y sujeto de actividad productiva



Fuente:(Veciana, 2005)
Elaborado por: Víctor Fray

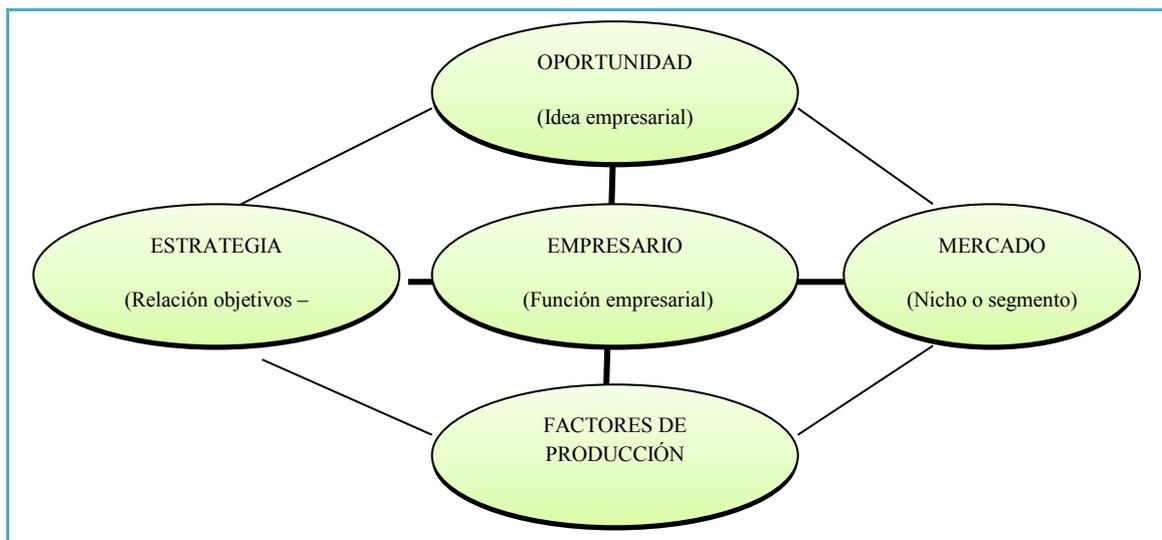
Según lo observado en la ilustración anterior se menciona que la combinación de los factores de producción constituye la actividad o labor del empresario misma que se denomina función empresarial, por medio de la cual se decide la utilización de los factores productivos.

Es así que Veciana(2005) concibe que la creación de una nueva empresa se base en los siguientes ingredientes:

1. La identificación de una oportunidad empresarial que es el punto de partida de la idea empresarial.
2. Los factores de producción (bienes materiales, inmateriales y humanos) necesarios para el desarrollo y la explotación de la oportunidad empresarial.
3. El mercado, nicho de mercado en el cual va a operar la nueva empresa.

4. La estrategia que el empresario piensa adoptar para la combinación adecuada de los medios de producción y la forma de dirigirse a los consumidores o usuarios potenciales. La estrategia concreta la realización de la idea empresarial y la explotación de la oportunidad empresarial.
5. El empresario con una motivación, preparación y habilidades adecuadas para la toma de las decisiones.

Ilustración 2: Modelo de la creación de empresas



Fuente:(Veciana, 2005)
Elaborado por: Víctor Fray

2.2.2. Proyecto

A criterio de Hamilton & Pezo(2006) “Un proyecto de inversión es un conjunto de estudios mediante los cuales se formaliza una idea de negocios que tiene por objeto implementar la producción de un bien o servicio y resolver una necesidad humana”.

Es decir que proyecto es una serie ordenada de actividades que están orientadas hacia la inversión, misma que se fundamenta en una planificación completa y coherente mediante la cual se espera que una serie de recursos humanos, financieros y materiales produzcan desarrollo económico y social.

Según Hamilton & Pezo (2006) los objetivos de un proyecto de inversión son los siguientes:

- a. Determinar si la implementación y desarrollo de la idea de negocio es viable

- b. Reunir elementos de juicio que permitan tomar decisiones racionales con respecto a la asignación de los recursos disponibles.
- c. Proyectar los resultados para determinar si el proyecto se descarta, se posterga o se ejecuta.

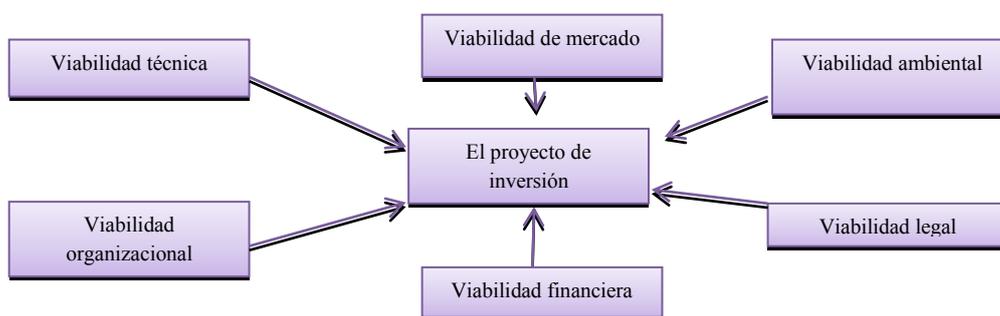
En este contexto el presente estudio pretende dar solución a la problemática de la inexistencia de un servicio de transporte que satisfaga las necesidades de la población del cantón Penipe para transportar sus productos así como también permita fomentar el turismo hacia la zona, y a su vez se obtenga réditos financieros.

2.2.3. Estudios de viabilidad de un proyecto

A criterio de Sapag(2007)“El estudio de factibilidad de creación de una empresa puede entenderse como un análisis más detallado y preciso de la alternativa que se ha considerado viable”.

Para Hamilton & Pezo(2006) la viabilidad o factibilidad de un proyecto de inversion se determina por la posibilidad de implementarlo. Es por ello que para que el proyecto sea viable tiene que cumplir satisfactoriamente los requerimientos tecnicos, legales, organizaciones, ambientales, financieros y de mercado.

Ilustración 3: Viabilidad de un proyecto



Fuente:(Hamilton & Pezo, 2006)
Elaborado por: Víctor Fray

Es así un estudio de factibilidad que esté bien concebido debe constar de los siguientes estudios:

2.2.3.1. Estudio de mercado

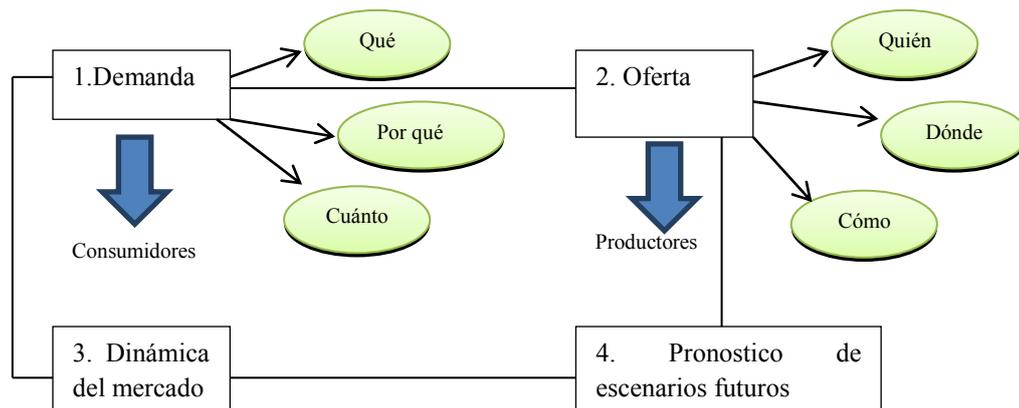
Para Rachman (2001) “El estudio de mercado es una herramienta de mercadeo que permite y facilita la obtención de datos, resultados que de una u otra forma serán analizados, procesados mediante herramientas estadísticas y así obtener como resultados la aceptación o no y sus complicaciones de un producto dentro del mercado”.

Así también Hamilton & Pezo (2006) consideran que estudio de mercado es el conjunto de investigaciones que permiten la obtención, el registro y el análisis de los hechos relacionados a la venta de bienes y servicios. Es por ello que el éxito de la empresa depende del conocimiento del mercado, y es importante tener en consideración los siguientes aspectos:

1. Solo se debe producir lo que el mercado demanda
2. Primero se deben identificar las necesidades de los usuarios, para luego proceder al diseño del bien o servicio que se les va a ofertar.
3. Es un gran error lanzar un producto sin conocer bien el mercado.

Es por ello que el estudio de mercado permite conocer:

Ilustración 4: Factores del estudio de mercado



Fuente:(Hamilton & Pezo, 2006)

Elaborado por: Víctor Fray

Para que la gestión de ventas de los productos o servicios sea correcta se debe analizar los siguientes factores:

Tamaño.- comprende el conocimiento de la oferta, de los elementos que limitan el tamaño del mercado y la dimensión de los diversos grupos (segmentos) de consumidores.

Estructura.- análisis de la competencia, variaciones geográficas y estacionales de mercado.

Tendencias.- evolución del tamaño total del mercado durante los últimos años; causas de los cambios de la demanda y su influencia; y cambios previsibles en el futuro.

Análisis cualitativo.- Evolución de las necesidades insatisfechas en el cliente; utilización del producto y/o servicio; factores que determinan la decisión de compra; y preferencias del consumidor y sus características.

A criterio de Rosales(2007) el estudio de mercado consiste en un análisis del contexto del mercado al cual va dirigido el producto o servicio que genera el proyecto, con el propósito de brindar una idea al dueño del proyecto, organización o la institución que realizara la inversión sobre el riesgo. Por lo cual el estudio de mercado debe verificar las potencialidades de consumo existente en el mercado y reducir el grado de incertidumbre ligado al éxito del proyecto.

Ilustración 5: Objetivos de un estudio de mercado

Detectar y medir las necesidades actuales y futuras de consumir un bien o un servicio	Conocer el numero de individuos, empresas u otros organismos que en determinadas condiciones presentan una demanda de bienes o servicios	estimar los precios o tarifa a los que seran vendidos y ofrecidos los bienes o servicios producidos por elproyeto
Determinar los mecanismo por medio de los que se comercializara la producción del proyecto	Estructurar un plan de ventas de los bienes o servicios que produzcan con el proyecto	Determinar la estrategia de mercado por seguir considerando el FODA, que permita asegurar el exito del proyecto

Fuente:(Rosales, 2007)
Elaborado por: Víctor Fray

Rosales(2007) Menciona que las variables que se analizan en un estudio de mercado son:

a.- El producto.- Según Kloter citado por Rosales(2007) se entiende todo aquello que se ofrece a la obtención de un mercado para su adquisición, uso o consumo, y que puede satisfacer una necesidad o deseo. Las propiedades a determinar del producto son:

Las características

Los usos

Los usuarios

Los productos sustitutos

b.- La demanda.- Según Baca (1998) citado por Rosales(2007)la demanda es la cantidad de bienes y servicios que el mercado requiere o solicita para buscar la satisfacción de una necesidad específica a un precio determinado. El estudio de la demanda del proyecto consiste en:

1. Estimar, desde la perspectiva histórica y actual la cantidad de bienes o servicios que los consumidores han demandado
2. Proyectar a través de métodos de proyección, las posibles cantidades del producto o servicio, por periodos de tiempo que los usuarios estarían dispuestos a consumir
3. Determinar los factores o las variables que podrían modificar esa tendencia.

c.- La Oferta.- Para Baca (1998) citado por Rosales (2007) define a la oferta como la cantidad de bienes y servicios que en cierto número de oferentes (productores) está dispuesto a poner a disposición del mercado a un precio determinado. El análisis de la oferta es una de las partes del estudio de mercado que suele ofrecer mayores dificultades prácticas, debido al contenido de la información que se requiere. Los aspectos de esta información son:

La naturaleza, la cantidad y la ubicación geográfica de los competidores

El volumen de producción de los competidores

El grado de participación de cada uno de los competidores en el mercado

La capacidad instalada y la utilización de cada competidor

La estructura de costos de producción

Los sistemas de comercialización que utilizan los competidores

Las políticas de ventas de los competidores

d.- La demanda potencial.-Una vez proyectada la demanda y oferta del bien o servicio, su comparación permitirá estimar la demanda potencial o insatisfecha para el proyecto. La estimación de la demanda potencial se realiza por medio del siguiente procedimiento:

Se calculan los valores de la oferta y la demanda proyectadas a lo largo de la vida útil del proyecto.

Se calcula la diferencia entre la oferta y la demanda proyectadas en cada momento.

2.2.3.2. Estudio técnico

Se trata de definir la función de producción que optimice la utilización de los recursos disponibles en la producción de un bien o servicio determinado.

Sapag(2007) Menciona que en el análisis de la viabilidad financiera de un proyecto, el estudio técnico cumple la función de proveer información para cuantificar el monto de las inversiones y de los costos de operación pertinentes. Así menciona que la estructura del estudio técnico en la evaluación de proyectos de la siguiente manera:

- 1.** Proceso de producción: el proceso de producción se define como la forma en que una serie de insumos se transforman en productos mediante la participación de una determinada tecnología (combinación óptima de mano de obra, maquinaria, métodos y procedimientos de operación, entre otros.)
- 2.** Capacidad de producción: máximo nivel de producción que puede ofrecer una estructura económica determinada: desde una nación hasta una empresa, una máquina o una persona. La capacidad de producción indica qué dimensión debe adoptar la estructura económica, pues si la capacidades mucho mayor que la producción real se estará desperdiciando recursos.
- 3.** Inversiones en equipamiento: por inversión en equipamiento se entenderán todas las inversiones que permitan la operación normal de la planta de la empresa creada por el proyecto.

4. Localización: Persigue determinar la ubicación más adecuada teniendo en cuenta la situación de los puntos de venta o mercados de consumidores, puntos de abastecimiento para el suministro de materias primas o productos intermedios, la interacción con otras posibles plantas, etc. En el caso de una construcción nueva, el sitio puede estar impuesto desde el principio del proyecto (es una constante) o depende de los primeros estudios técnicos (es una variable). En cualquier caso, la elección del sitio debe efectuarse lo más tarde después de la fase de validación del anteproyecto.

5. Distribución de planta: la producción es el resultado de hombres, materiales y maquinaria, que deben constituir un sistema ordenado que permita la maximización de beneficios, pero dicha interacción debe tener un soporte físico donde poder realizarse. La distribución en planta es el fundamento de la industria, determina la eficiencia, y en algunos casos, la supervivencia de una empresa. La distribución en planta implica la ordenación física de los elementos industriales.

6. Inversión en obras físicas: en relación con las obras físicas, las inversiones incluyen desde la construcción o remodelación de edificios, oficinas o salas de venta, hasta la construcción de caminos, cercos o estacionamientos.

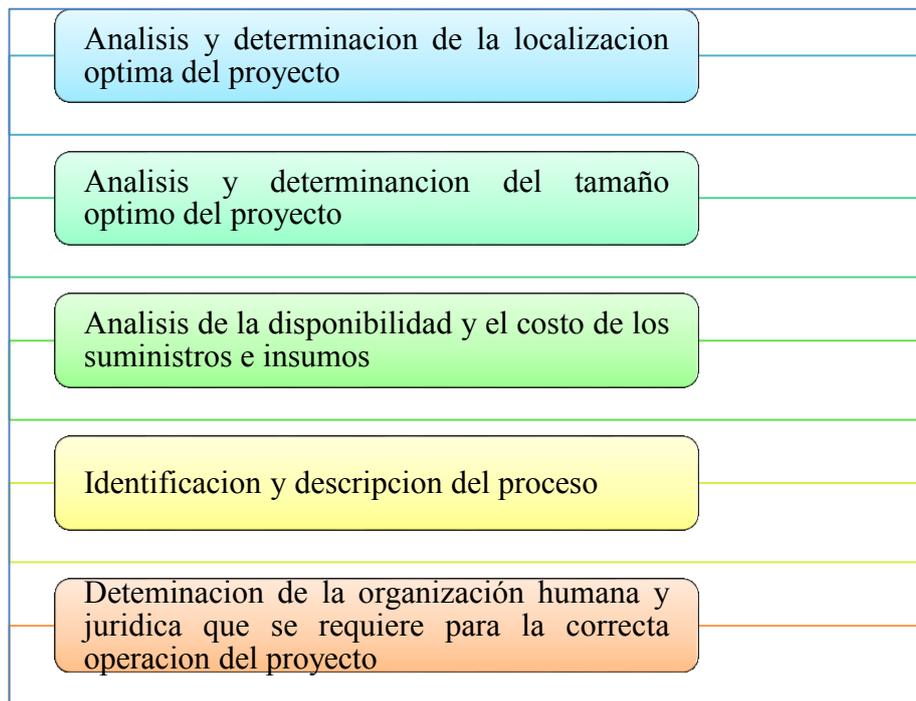
7. Cálculo de costos de producción: se refiere a las erogaciones o gastos en que se incurre para producir un bien o un servicio, en donde se incluyen los siguientes costos:

Costos directos de producción: materias primas, mano de obra directa.

Costos indirectos: depreciación, mano de obra indirecta, insumos o materiales menores.

Según Baca(2010) Los componentes del estudio técnico permiten detallar la estructura básica de un proyecto es el que se puede observar en el siguiente gráfico:

Ilustración 6: Componentes del estudio técnico



Fuente:(Baca, 2010)
Elaborado por: Víctor Fray

Los componentes mencionados en el gráfico anterior se lo pueden describir a continuación:

1. Localización del proyecto: la localización óptima de un proyecto es la que contribuye en mayor medida a que se logre la mayor tasa de rentabilidad sobre capital o a obtener el costo unitario mínimo. El objetivo general de este punto es, llegar a determinar el sitio donde se instalará la planta. En la localización óptima del proyecto se encuentran dos aspectos: la Macro localización (ubicación del mercado de consumo; las fuentes de materias primas y la mano de obra disponible) y la Micro localización (cercanía con el mercado consumidor, infraestructura y servicios).

2. Determinación del tamaño óptimo de la planta: se refiere a la capacidad instalada del proyecto, y se expresa en unidades de producción por año. Existen otros indicadores indirectos, como el monto de la inversión, el monto de ocupación efectiva de mano de obra o algún otro de sus efectos sobre la economía. Se considera óptimo cuando opera con los menores costos totales o la máxima rentabilidad económica.

3. Ingeniería del proyecto: su objetivo es resolver todo lo concerniente a la instalación y el funcionamiento de la planta, desde la descripción del proceso, adquisición del equipo y la maquinaria, se determina la distribución óptima de la planta, hasta definir la estructura jurídica y de organización que habrá de tener la planta productiva. En síntesis, resuelve todo lo concerniente a la instalación y el funcionamiento de la planta.

Hurtado & Toro(2007)Consideran que los pasos fundamentales para una buena distribución son los siguientes:

- ↪ Comenzar por la distribución de planta en forma global y después elaborar sus detalles. Establecer las necesidades generales relacionadas con el volumen de producción previsto, para posteriormente determinar una relación entre las áreas de trabajo para así definir un patrón de flujo.
- ↪ Representar un plan teórico ideal sin tener en cuenta las condiciones existentes ni los costos y luego realizar ajustes adaptándose a las limitaciones y buscando los mayores beneficios globales.
- ↪ Seguir los ciclos de desarrollo de una distribución.
- ↪ Seleccionar una localización integrada: donde va a estar el área que va a ser organizada.
- ↪ Realizar una distribución en conjunto: estableciendo patrones de flujo para el área que va a ser organizada, considerando tamaño, relación y configuración de cada actividad, departamento o área.
- ↪ Establecer un plan de distribución detallado (PDD): es decir la ubicación de cada pieza de maquinaria o equipo.
- ↪ Planear e instalar la distribución: planear la instalación y hacer físicamente los movimientos necesarios.

Según Guerrero (2006) los criterios para la distribución de la planta son los siguientes:

- a. **Funcionalidad:** Que las cosas queden donde se puedan trabajar efectivamente.
- b. **Económico:** Ahorro en distancias recorridas y utilización plena del espacio.
- c. **Flujo:** Permitir que los procesos se den continuamente y sin tropiezos.
- d. **Comodidad:** Cree espacios suficientes para el bienestar de los trabajadores y el traslado de los materiales.
- e. **Iluminación:** No descuide este elemento dependiendo de la labor específica.
- f. **Aireación:** En procesos que demanden una corriente de aire, ya que comprometen el uso de gases o altas temperaturas etc.
- g. **Accesos libres:** Permita el tráfico sin tropiezos.
- h. **Flexibilidad:** Prevea cambios futuros en la producción que demanden un nuevo ordenamiento de la planta.

4. Organización del factor humano y jurídico: una vez que el investigador haya hecho la elección más conveniente sobre la estructura de organización inicial, procederá a elaborar un organigrama de jerarquización vertical simple, para mostrar cómo quedarán, a su juicio, los puestos y jerarquías dentro de la empresa. Además la empresa, en caso de no estar constituida legalmente, deberá conformarse de acuerdo al interés de los socios, respetando el marco legal vigente en sus diferentes índoles: fiscal, sanitario, civil, ambiental, social, laboral y municipal.

Así también es importante mencionar que en el estudio técnico está inmersa la diagramación del proceso productivo o de servicios, es así que se menciona lo siguiente:

Según Alvarez (2007) los diagramas de flujo son una parte importante del desarrollo de procedimientos, debido a que por su sencillez gráfica permite ahorrar muchas explicaciones. Se ha demostrado que los diagramas de flujo son una herramienta excelente para empezar el desarrollo de un procedimiento. Es decir que los diagramas de flujo son medios gráficos que sirven principalmente para:

Describir las etapas de un proceso y entender cómo funcionan.

Apoyar al desarrollo de métodos y procedimientos.

Dar seguimiento a los productos (bienes y servicios) generados por un proceso.

Identificar a los clientes y proveedores de un proceso.

Planificar, revisar y rediseñar procesos con alto valor agregado, identificando las operaciones y oportunidades de mejora.

Diseñar nuevos procesos.

Documentar el método estándar de operación de proceso.

Facilitar el entrenamiento de nuevos empleados.

Por lo mencionado anteriormente se dice que los diagramas de flujo son una herramienta muy importante para representar, entender, implantar y evaluar un proceso es la representación del mismo en forma gráfica o de diagramas, para lo cual es conveniente utilizar simbología normalizada y herramientas computacionales que están disponibles; y que en la actualidad los mismos permiten observar la ejecución de las tareas previstas en los procesos, permitiendo manejar, difundir y controlar en forma ágil la información.

A criterio de Suñe, Gil, & Arcusa(2006)una de las necesidades básicas de la ingeniería de procesos es poder describir la realidad de los procesos, por lo que se considera que el diagrama de procesos es un esquema gráfico que sirve para describir un proceso y la secuencia general de operaciones que se suceden para configurar el producto.

Tabla 1: Simbología utilizada para los diagramas de proceso

SIMBOLOGÍA	DESCRIPCIÓN
	Almacenamiento
	Operación
	Inspección o revisión
	Transporte
	Demora

Fuente: (Suñe Torresnts, Gil, & Arcusa, 2006)

Elaborado por: Víctor Fray

2.2.3.3. Estudio administrativo y legal

Se trata de definir la estructura organizativa que permitirá la posterior operación del proyecto, la capacidad administrativa de emprender el proyecto. En lo referente al

aspecto legal se trata de la determinación de la inexistencia de trabas legales tanto en la etapa de inversión como en la ejecución del proyecto.

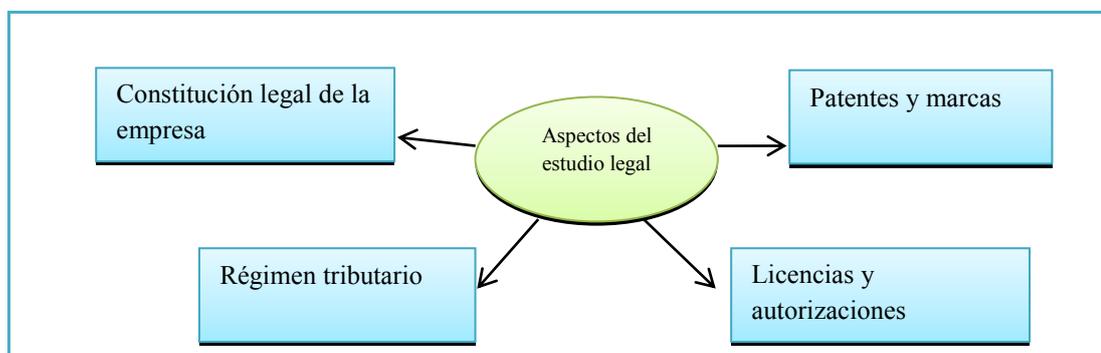
En este estudio se hace referencia a la organización de la empresa, objetivos institucionales, estructura orgánica, comercialización del servicio.

Para Hamilton & Pezo (2006) el estudio legal comprende el análisis de las normas, reglamentos y regulaciones vigentes que afectan la constitución y posterior funcionamiento de la empresa. Es por ello que los objetivos del estudio legal son:

1. Determinar la viabilidad legal, es decir conocer los alcances y limitaciones existentes, relacionadas con la naturaleza del proyecto.
2. Definir la forma jurídica de la empresa
3. Constituir y formalizar la empresa.

A criterio de Hamilton & Pezo(2006) Los aspectos a tomar en consideración en el estudio legal son los que se pueden observar en la siguiente ilustración:

Ilustración 7: Aspectos del estudio legal



Fuente: (Hamilton & Pezo, 2006)

Elaborado por: Víctor Fray

Los aspectos observados en la ilustración anterior se detallan a continuación:

Base legal

Para el buen funcionamiento de cualquier empresa la misma debe reunir requisitos exigidos por la ley, entre los cuales se tiene:

Acta constitutiva.- Hamilton & Pezo(2006) mencionan que es el documento que contiene la voluntad de los socios constituir una empresa. Es un contrato que crea la sociedad y establece una relación jurídica entre los socios. El documento debe contener los siguientes puntos:

1. Datos de los socios
2. La manifestación de los fundadores
3. El monto del capital de la sociedad (Las acciones en las que se divide el capital, la forma de pago del capital, nombramiento de administradores, el estatuto).

Régimen tributario

Hamilton & Pezo (2006) mencionan que la afectación tributaria difiere de acuerdo con las características jurídicas y el tamaño de cada empresa. Por lo cual se debe realizar un análisis cuidadoso, tomando en consideración la naturaleza del proyecto, la legislación impositiva vigente y las implicaciones tributarias que originará su ejecución.

Licencias y autorizaciones

Hamilton & Pezo(2006)De acuerdo con la naturaleza, tipo de empresa, zona de ubicación, debera gestionarse la obtencion de licencias y/o autorizaciones para su funcionamiento. Estas licencias generalmente son otorgadas por las municipalidades e inciden en aspectos de seguridad ante desastres, consideraaciones de salubridad y zonificacion comercial

Patentes y marcas

Según Hamilton & Pezo(2006)el registro de marcas y patentes es el mecanismo que le permite a la empresa proteger sus inversiones intangibles y garantiza a los inventores los derechos de propiedad intelectual sobre nuevos productos, procesos, etc.

Para una mejor comprensión se describe el proceso de constitución de una empresa en la siguiente tabla:

Tabla 2: Proceso de Constitución de una empresa

ACTIVIDAD	TAREA	RESPONSABLES
Junta General de Accionistas de Constitución	Todos los socios fundadores constituidos en la Junta General adoptan el acuerdo de constituir una sociedad. Se levanta el Acta de constitución	Socios
Minuta o acta de constitución	Redacción y aprobación de la minuta de constitución	Socios y abogado
Tramites notariales	Se presenta la minuta para elevarle a escritura pública.	Notaria y socio otorgante
Registro Único de Contribuyentes	Inscripción de la minuta en el Registro Único de Contribuyentes	SRI y socio responsable
Aporte de capital social	Con la constancia de la escritura pública y del Registro Único de Contribuyentes y la boleta de depósito en el Banco, el notario emite la escritura pública.	Banco y socio responsable
Trámites municipales	Obtención de la debida licencia para el funcionamiento	Gerente y municipio

Fuente:(Hamilton & Pezo, 2006)

Elaborado por: Víctor Fray

2.2.3.4. Estudio económico – financiero

El objetivo de este estudio es ordenar la información monetaria que se ha generado en todas las etapas para determinar la rentabilidad del proyecto.

Sapag(2007) considera que la inversión comprende, la proyección de los ingresos y gastos y de las diferentes formas de financiamiento que se prevén para todo el periodo de su ejecución y de su operación. Este estudio debe demostrar que el proyecto puede realizarse con los recursos financieros disponibles

Para Rosales (2007) el propósito de la evaluación financiera es estudiar la factibilidad de un proyecto, desde el punto de vista de sus resultados financieros, y comprobar, en esa área, la conveniencia o inconveniencia de su realización. Es decir que la evaluación financiera análisis las interrelaciones entre la inversión, los costos de oportunidad, los ingresos y la disponibilidad de financiamiento del proyecto.

Los factores involucrados en la realización de una evaluación financiera de un proyecto, hay que tener conocimiento sobre algunos factores o variables que influyen en la estructura del flujo financiero del proyecto. Estas variables, entre otras, son las siguientes:

El costo de oportunidad del capital

Las fuentes de financiamiento

La rentabilidad del proyecto

Los costos y la naturaleza de la inversión

Los costos de operación

Los ingresos del proyecto

La vida útil del proyecto

Los valores residuales

La depreciación

Los indicadores que se utilizan en la evaluación:

Valor actual neto (VAN).-Para Sapag (2007) es el método más conocido para evaluar proyectos, a través de este método se mide la rentabilidad deseada después de recuperar toda la inversión. Para ello se calcula el valor actual de todos los flujos futuros de caja, proyectados a partir del primer periodo de operación, y le resta la inversión total expresada en el momento cero. Entonces si el resultado es mayor que cero, mostrara cuanto se gana con el proyecto, después de recuperar la inversión, si el resultado es igual a cero, indica que el proyecto reporta exactamente la tasa (i) que se quería obtener después de recuperar el capital invertido; si el resultado es negativo muestra el monto que falta para ganar la tasa que se deseaba obtener después de recuperar la inversión

La tasa de retorno mínima(TIR).- Según Sapag (2007).Es el segundo criterio de evaluación y constituye la tasa interna de retorno que mide la rentabilidad como porcentaje

Relación beneficio – costo.-Compara el valor actual de los beneficios proyectados con el valor actual de los costos, incluida la inversión. El método lleva a la misma regla de decisión del VAN, ya que cuando este es cero, la relación beneficio – costo será igual a

uno. Si el VAN es mayor que cero, la relación será mayor que uno, y si el VAN es negativo, esta será menor que uno Sapag (2007).

2.2.4. La empresa de servicios

Las empresas de servicio son aquellas que ofrecen un servicio a la comunidad y que persiguen fines lucrativos, este tipo de empresas es un negocio que vende un servicio y no un producto.

Servicio es una actividad o beneficio que una porción ofrece a otra; el servicio tiene la característica de ser intangible y mantiene como fin brindar la satisfacción de deseos y no están acopladas a la venta de un producto u otro servicio. Para la producción de un servicio se puede o no requerir emplear de bienes tangibles.

En la actualidad casi el 50% de los gastos de un consumidor están destinados a la compra de servicios; además, la proyección para futuros años indica que existirá una mayor participación en el empleo y en gastos del consumidor. Un problema que se presenta en los servicios es en sus precios debido a que la mayor parte se incrementa un ritmo considerablemente más rápido, con respecto a los precios de una mayor parte de productos.

2.2.4.1. El transporte colectivo

Según lo expresan Cuellar, Murillo, & Palacios (2006) “El objetivo de un sistema de transporte es satisfacer la demanda mediante la provisión de una oferta adecuada que responda a sus exigencias”. Los servicios de transporte surgen como consecuencia de la necesidad que tienen los individuos de realizar actividades que implican desplazamientos; por ejemplo, ir al trabajo, llevar los niños al colegio, ir al teatro, al médico, etc.

“El servicio público de transporte se desarrolla bajo un esquema empresarial, sujeto a la habilitación que el Estado otorga para operar, a aquellas empresas interesadas en la prestación del servicio, donde los principios de autorregulación, calidad y seguridad

debe ser el eje fundamental para un servicio eficiente y competitivo” Revista informatica (2003).

Entonces en base a las definiciones y análisis realizado, se considera necesario realizar el proyecto para la creación de una empresa de transporte liviano – mixto, utilizando tanto los conceptos como el proceso para el diseño del mismo

El transporte de carga por carretera en el Ecuador

Se ha considerado que para poder analizar el sector transporte de carga por carretera se han tomado en cuenta aspectos como la infraestructura vial a nivel nacional, el parque automotor de vehículos de pasajeros y carga; y la economía del transporte automotor de carga en el Ecuador.

Infraestructura vial a nivel nacional

Uno de los aspectos más importantes es la infraestructura vial; el conocer la variable "Caminos", estado de las mismas por las cuales se moviliza la carga que se transporta; su ubicación en el territorio nacional, y las expectativas de su desarrollo futuro.

En los actuales momentos ha surgido la tendencia de privatizar el mantenimiento vial, mediante el establecimiento de peajes privados en todos o la mayor parte de carreteras principales del país, a fin de que se cobre una cantidad por cada vehículo que transite por ella, con el fin de efectuar un mantenimiento.

Parque automotor de vehículos de pasajeros y carga

El parque automotor no es sino el estado de las disponibilidades de vehículos que se emplean para transportar personas y mercadería.

A criterio de Hay (2001)"El vehículo es un artefacto a motor que tiene por objeto transportar persona su objetos de un lugar a otro."

Al conjunto de vehículos que forman el stock, tanto de pasajeros, carga o mixto se conoce como parque automotor nacional, el mismo que "ha tenido una evolución significativa sobre todo a partir del inicio de la década de los años 90" INEC (2000)

Es por ello que la importancia de la misma radica en el hecho de que sin ella las diferentes sociedades en el transcurso del tiempo difícilmente podrían sostenerse y desarrollarse. Por lo cual el transporte resulta sumamente relacionado y aparece como un sector que aporta, más que un servicio final una serie de servicios intermedios, constituye entonces un componente insustituible de otros. Siendo este el motor de otras actividades; industriales, de construcción y de servicios entre ellos el servicio turístico.

2.2.5. Marco conceptual

Desarrollo empresarial: Siendo la operación del transporte en Ecuador, un servicio público bajo la regulación del Estado, encomendado a los particulares, se regirá bajo los principios básicos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Por lo tanto, esta actividad económica se basará en la libre competencia y la iniciativa privada bajo los parámetros legales que eviten la competencia desleal y el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado.

Proyecto: Conjunto de actividades diseñadas para lograr ciertos objetivos específicos a un costo dado y dentro de un período de tiempo determinado.

Investigación de mercado: Análisis específico de las características de un mercado actual o futuro para el campo de acción de una empresa. De acuerdo a las necesidades particulares de una organización, los puntos a evaluar son diferentes de acuerdo a los datos y a la información que habrá de obtenerse mediante la investigación.

Estudio técnico: Permite proponer y analizar las diferentes opciones tecnológicas para producir los bienes o servicios que se requieren, lo que además admite verificar la factibilidad técnica de cada una de ellas. Este análisis identifica los equipos, la maquinaria, las materias primas y las instalaciones necesarias para el proyecto.

Estructura organizacional: Disposición orgánica de las partes de una organización, conjunto de actividades, procesos de relaciones entre los distintos elementos, niveles o grupos de una organización.

Estudio jurídico: El estudio legal es analizar algunos aspectos legales que son importantes al inicio de un proyecto debido a que las leyes laborales, tributarias, económicas, comerciales y demás deben cumplir a cabalidad; de lo contrario se incurrirá en costos elevados por multas y tributos excesivos que harán que el proyecto fracase.

Estudio ambiental: Es un instrumento importante para la evaluación del impacto ambiental de un proyecto, que se realiza para predecir y gestionar los impactos ambientales que pueden derivarse de la ejecución de un proyecto, actividad o decisión política permitiendo la toma de decisiones sobre la viabilidad ambiental del mismo.

Estudio económico- financiero: Es el análisis de la capacidad de una empresa para ser sustentable, viable y rentable en el tiempo.

2.3. IDEA A DEFENDER

El diseño de un proyecto de creación de una empresa de transporte público en modalidad liviano mixto para el Cantón Penipe, mejorará calidad de vida de los habitantes.

2.4. VARIABLES

2.4.1. Variable independiente

Creación de la empresa de transporte liviano mixto

2.4.2. Variables dependientes

La población del sector agropecuario del Cantón Penipe tiene dificultades para transportar sus productos por falta de transporte adecuado.

Inexistencia de frecuencias necesarias para la transportación de los productos

CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO

3.1. MODALIDAD

Es una investigación que comparte el aspecto cualitativo con los datos cuantitativos porque permite la interpretación y emisión de juicios de valor también es una investigación de campo ya que los sujetos investigados se encuentran en el lugar donde operan los fenómenos.

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

En el presente proyecto se aplicó los siguientes tipos de investigación:

1.- Investigación Bibliográfica - Documental

Para el autor Palella & Martins (2010) la investigación bibliográfica se fundamenta en la revisión sistemática, rigurosa y profunda del material documental de cualquier clase. Se procura el análisis de los fenómenos o el establecimiento de la relación entre dos o más variables, en este tipo de estudio, el investigador utiliza documentos, los recolecta, selecciona, analiza y presenta resultados coherentes.

Es por tanto que en el presente trabajo este tipo de investigación permite realizar un análisis teórico y conceptual que incide en el proyecto de creación de una empresa de transporte público modalidad liviano mixto, apoyándose en fuentes de carácter primario y secundario lo cual llevará a la elaboración de un informe o propuesta sobre el material registrado.

2.- Investigación Exploratoria

Para Arias (2006) la investigación exploratoria es aquella que se efectúa sobre un tema u objeto desconocido o poco estudiado, por lo que sus resultados constituyen una visión aproximada de dicho objeto, es decir, un nivel superficial de conocimientos.

Es así que para llevar a cabo esta investigación, se explora las necesidades de los pobladores de Cantón Penipe en cuanto a transporte mediante encuestas, el mismo que guio para identificar el problema motivo de estudio.

Las fases de la investigación exploratoria que se realizará para el desarrollo del trabajo serán:

- a. Formulación del problema;
- b. Desarrollo de la idea
- c. Familiarización por parte del investigador con el fenómeno que desea estudiar; y se aclara los conceptos;
- d. Establecimiento de preferencias para posteriores clasificaciones; y, reunir información acerca de posibilidades prácticas para llevar a cabo la investigación en el Cantón.

3.- Investigación Descriptiva

A criterio de Arias (2006) “La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en el nivel intermedio en cuanto a profundidad de los conocimientos se refiere”.

Con este tipo de investigación se describe las necesidades de transporte interno hacia las parroquias y comunidades del Cantón Penipe y los pasos específicos para la creación de una empresa de transporte.

3.3. POBLACIÓN

Para la presente investigación que se realizará en el cantón Penipe, se tomará en consideración a la Población Económicamente Activa (PEA) que es de 3.380 habitantes, el mismos que constituyen parte del universo de la investigación las cuales serán tomadas en su totalidad para el análisis de los datos que se va a considerar para el estudio.

Muestra

En el presente trabajo se toma la Población Económicamente Activa (PEA) del cantón Penipe, que corresponde a 3380 habitantes, para determinar la muestra se hace uso de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 \sigma^2 N}{e^2(N - 1) + Z^2 \sigma^2}$$

En donde:

n = Tamaño de la muestra

N= Población = 3.380 (PEA del cantón Penipe)

σ = Desviación estándar de la población que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor constante de 0,5.

Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza. 1,96

e = Límite aceptable de error muestra 0.05

$$n = \frac{1,96^2 * 0,5^2 * 3380}{0,05^2(3380 - 1) + 1,96^2 * 0,5^2}$$

$$n = \frac{3,8416 * 0,25 * 3380}{0,0025(3379) + 3,8416 * 0,25}$$

n =345 personas a encuestar

3.4. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

El método científico es una herramienta fundamental en la investigación de la cual se parte de la percepción directa del objeto de la investigación que lleva a la solución de los mismos. En este trabajo de investigación se utiliza la encuesta como una técnica de precisión para la obtención de los datos y la verificación de los objetivos planteados, las encuestas están dirigidas a los habitantes del cantón Penipe.

1.- Método deductivo

Según Guevara (2001) el método deductivo “permite que las verdades particulares contenidas en las verdades universales se vuelvan explícitas” lo que quiere decir que partir de las situaciones de carácter general, se llegue a identificar explicaciones de carácter particular contenidas en la situación general, para el caso del presente estudio este método parte de lo general que comprende el estudio de mercado, para llegar a situaciones particulares como es la determinación de demanda insatisfecha

2.- Método analítico – sintético

Para Hurtado León & Toro Garrido (2007) el método analítico sintético consiste en la descomposición mental del objeto estudiado en sus distintos elementos o partes componentes para obtener nuevos conocimientos acerca de dicho objeto. Es decir que la síntesis completo el análisis y forma con él una unidad indisoluble.

3.4.1. Técnicas e instrumentos para recolección de datos.

El plan para la recolección de información contempla las estrategias metodológicas requeridas por los objetivos e idea a defender en la investigación, de acuerdo con el enfoque escogido, considerando que para todo proceso de investigación se requiere del uso de diversas técnicas que permite al investigador obtener toda la información o datos que requiere para el desarrollo del mismo.

De acuerdo a lo antes señalado las técnicas utilizadas para el desarrollo del presente trabajo serán las siguientes:

- a.** La Observación Directa: Para este trabajo de investigación se aplicó la técnica de la observación directa ya que el investigador puede evidenciar y visualizar de cerca la problemática, y así llegar a determinar la necesidad de la creación de una empresa de transporte público modalidad liviano mixto (pasajeros – carga).

- b.** Encuesta.- Esta encuesta cuenta con una estructura lógica, rígida, que permaneció inalterada a lo largo del proceso investigativo, la misma es aplicada a la PEA definida.

Los instrumentos que se emplea son:

- a.** Ficha de observación.- Según Herrera(2011) es un instrumento fundamental para registrar aquellos datos que nos proporcionan las fuentes de primera mano o los sujetos que viven la problemática presentada.
- b.** Cuestionario.- Para Casas & Campos(2005) El instrumento básico utilizado en la investigación por encuesta es el cuestionario, que es un documento que recoge en forma organizada los indicadores de las variables implicadas en el objetivo de la encuesta.

CAPITULO IV: MARCO PROPOSITIVO

4.1. TITULO

“PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO MODALIDAD LIVIANO MIXTO PARA EL CANTÓN PENIPE, PROVINCIA DE CHIMBORAZO”.

4.2. ESTUDIO DE MERCADO

4.2.1. Comportamiento del Macroentorno

Las variables macroeconómicas que influyen en la creación del presente proyecto son: económicas, tecnológicas, sociales y políticas que afectan al sector de la transportación del país; mismas que se analizarán a continuación:

Factor económico y de mercado

- ↪ La globalización de la economía permite la apertura comercial, la ampliación de las inversiones e innovaciones tecnológicas que promueven la competitividad, a fin de que los productos puedan ser ubicados en mejores condiciones de precios y calidad en el mercado mundial.
- ↪ El transporte es el quinto sector que más contribuye al PIB en el 2013 con el 0,39%, Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), las ventas de camionetas subieron de 10.954 unidades en el 2012 a 11.085 en el 2013 es decir un 2% según lo publicado en la Revista Lideres (2013)
- ↪ El sector financiero otorga créditos en condiciones más flexibles, más aun si en los acuerdos se contempla sistemas que garanticen la provisión de insumos y asistencia técnica oportunos, por lo cual se ha dirigido recursos al sector del transporte.

Es considerado prioritario para el gobierno nacional el desarrollo del sector de transporte y logística como condición necesaria para el cambio de la matriz productiva

por lo que los servicios de transporte y logística afectan de forma transversal a muchos de los sectores de la economía que son un componente básico para la competitividad sistémica PROECUADOR (2014).

En el año 2012, la economía ecuatoriana creció 5,1%, superior al promedio de la región que fue de 3,2%, lo que lo ubica entre los países de mejor desempeño en Latino América PROECUADOR(2014).

- ↳ Las Salvaguardias aduaneras, es decir referente a los nuevos aranceles mismo que incrementa el precio de los maquinarias, repuestos y servicios.
- ↳ El precio del petróleo, influye en el incremento de los costos para el funcionamiento del transporte
- ↳ Impuestos, este factor se encuentra estable y brinda confianza al sector

Factores socio – culturales

Los problemas netamente sociales son aquellos factores que influyen en la economía de cada ecuatoriano, por tal motivo con la creación de la empresa de transporte liviano mixto se pretende ayudar a disminuir en algo los índices desempleo en el cantón Penipe, así como también mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, considerando que con dicha transportación se reactivara el factor turístico del sector. A continuación se mencionan los factores sociales inherentes al proyecto:

- ↳ Pobreza.- En el cantón Penipe asciende al 72.52% INEC (2010)
- ↳ Subempleo.- La mayor parte de la población 70,11%, se dedica a la Agricultura, ganadería y silvicultura, seguida por actividades de manufactura 5,09%, (calzado, carteras y chales), construcción 4,15%, comercio 4,66%, educación 2,21% y otras actividades 13,78%. La población empleada que labora en el cantón es el 38,84%, entre los cuales se encuentran Profesionales Técnicos, profesionales empleados de oficina, trabajadores de los servicios, operarios y operadores de maquinarias GADM PENIPE (2012)

↪ Desempleo.- El porcentaje de desocupación en el Cantón Penipe es del 0,98% INEC (2010).

↪ Migración.- La migración fuera del cantón y a su vez del país no demuestra un porcentaje elevado en base a la población existente por ejemplo el caso de Bilbao que ha sido uno de los más afectados por fenómenos como el Volcán o la pobreza es del 2% considerando la población de este sector de 196 habitantes o por ejemplo en de Penipe de 2089 habitantes la migración es del 0,6% claro considerando el dato del INEC Censo poblacional y vivienda 2010 en una relación matemática simple; la población externa fuera del país representa el 2,52%.

La población que más han migrado son las parroquias de Puela, El Altar y Bilbao en lo referente a migración interna, siendo influenciada mayormente por las continuas erupciones del volcán Tungurahua, la migración interna representa el 12,8% de la población total, dicha población está localizada en las primeras ciudades del país; en Guayaquil, Santo Domingo, Salinas, Esmeraldas, en Quito, Riobamba, Ambato, Latacunga y Cuenca; y una mínima parte en Baños, Puyo y Macas.

Las principales causas están determinadas o relacionadas a las erupciones del volcán Tungurahua que desde el año 1999 que ha incidido negativamente en los procesos de producción agrícola y pecuaria por la caída de ceniza. También se considera la migración a causa de la salida temporal de la juventud a en búsqueda de trabajo y superación educativa en el ámbito universitario GADM PENIPE (2012)

↪ Desarrollo local, en los últimos años se ha incrementado, lo cual impulsa a las empresas de manera eficiente en la prestación de servicios.

↪ Convenios estatales, que ha tenido un comportamiento de incremento en la demanda para lograr una inversión en distintos sectores productivos.

Factor político y comercial

El Ecuador sigue viviendo crisis política debido a las diferentes ideologías, pero también por la defensa de intereses creados, las mayores controversias están en las leyes elaboradas por la asamblea constituyente y la nueva constitución, que fue aprobada por el pueblo en urnas, que generan hasta hoy de bates técnicos, sociales y económicos, sin dejar de lado el debate de las leyes aprobadas por la Asamblea Nacional como la Ley del Sistema Financiero o la que aún está en proceso, la ley de la Producción, que afectará directamente a las empresas, frente a las cuales el Ecuador creará el marco, para incentivar a la producción. Es así que se menciona que los factores políticos comerciales que afectan o están en relación con el presente proyecto son:

- ↪ Existencia de escuelas de conducción, principalmente la existente en el Cantón Penipe llamada “4 de Octubre” permite contar con choferes profesionales.
- ↪ Así también se tiene en consideración la disminución de la importación de vehículos, lo cual incrementa el costo de las unidades de transporte.
- ↪ Obligaciones tributarias, que requieren un mayor control, evitando así el cierre de las empresas que incumplan la normativa.

Factor ambiental

La empresa debe someterse a la Ley y Ordenanza Única Ambiental que establece la prevención y control de la contaminación. Así se debe tener en consideración factores tales como:

- ↪ Clima, el mismo que es inestable por lo cual limita de cierta manera un servicio de eficiencia.
- ↪ Licencia ambiental, de suma importancia la obtención de la misma para la prestación del servicio, considerando las normativas vigentes

4.2.2. Comportamiento del Microentorno

Considerando que el microentorno está formado por las fuerzas cercanas a la empresa y las mismas influyen en su capacidad de satisfacer a los clientes.

Las variables que guardan relación con este estudio son los clientes, competencia, organismos de control y normativas, proveedores que afectan a empresas y negocios que existen en el entorno.

- ↪ Clientes.- Los clientes que se consideran para el presente proyecto son los pobladores del Cantón Penipe, que según datos del INEC, 2010 el 70.11% de la población se dedica a la agricultura, por lo cual esta población que requiere de los servicios que se pretenden ofrecer con la creación de la empresa para la comercialización de sus productos. Un polo de atracción turística en feriados y fines de semana, existen muchos visitantes (turistas) que requieren este tipo de servicio.
- ↪ Competencia.- Existen dos empresas de transporte, mismas que no ofertan el servicio requerido a las distintas comunidades del Cantón Penipe, puesto que únicamente prestan el servicio hasta la cabecera cantonal.
- ↪ Organismos de control y normativas.- Son organismos reguladores del sector el transporte los siguientes: Ministerio del sector del Transporte Terrestre y Transito, Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad; Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados, Municipio del Cantón Penipe. Y la normativa es: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial
- ↪ Proveedores: En lo referente a este factor se refiere a la provisión de combustibles, repuestos automotrices, mantenimiento de los vehículos. Existiendo un sinnúmero de establecimientos como son gasolineras, casas comerciales que proveen de repuestos.

4.2.3. Objetivos del estudio de mercado

Objetivo General

Establecer la demanda insatisfecha del servicio de transporte liviano mixto en el cantón Penipe, Provincia de Chimborazo.

Objetivos Específicos

1. Analizar las características de la población del cantón Penipe
2. Determinar el mercado objetivo para el servicio de transporte liviano mixto.
3. Determinar la oferta histórica del servicio de transporte liviano mixto
4. Analizar la demanda actual del servicio de transporte liviano mixto.
5. Determinar la demanda insatisfecha del servicio de transporte liviano mixto.
6. Estructurar un plan de marketing (producto, precio, plaza, promoción).

4.2.4. Etapas de un estudio de mercado

4.2.4.1. Definición del problema

El Cantón Penipe en la actualidad no cuenta con un servicio para la transportación de carga de los productos agrícolas del sector, así como también en lo referente a brindar un servicio en el ámbito del turismo, mismo que es fundamental en el sector para su reactivación económica que va en beneficio de sus pobladores.

4.2.4.2. Identificación de las fuentes de información

Fuentes secundarias.-Como fuentes secundarias se toma información proporcionado por el INEC, GADM del cantón Penipe en cuanto a población, servicios básicos, infraestructura y demás datos que servirán para logra definir el mercado además de complementar la información del proyecto.

Fuentes primarias.- Para recabar la información primaria se utiliza técnicas como: la encuesta, entrevista no estructurada dado que esta se realiza de forma directa a las personas que forman el mercado potencial, lo cual asegura que los datos recolectados serán lo más preciso posible.

4.2.4.3. Diseño de la encuesta

El cuestionario se realiza de una manera sencilla y clara lo cual permitirá que el proceso de recopilación de la información sea lo más fácil posible, además este formulario fue revisado y se modificaron las inconsistencias determinadas en la prueba piloto que se explica posteriormente.

Se ha diseñado preguntas de selección múltiple por la facilidad para codificar la información así como por el ahorro de tiempo en realizar la encuesta, otra razón para estructurar así el formulario es para que el encuestado se facilite el responder a las alternativas ya establecidas (Anexo 1).

4.2.4.4. Prueba piloto

Para obtener la validez del diseño de la encuesta, se realizó la prueba piloto a 25 personas del cantón Penipe

La validación del cuestionario, es decir, si las preguntas estuvieron redactadas apropiadamente, de manera clara y fácil de entender y así poder responder con precisión.

4.2.5. Tabulación, Interpretación y Análisis de los resultados de la encuesta

a.- Edad de los encuestados

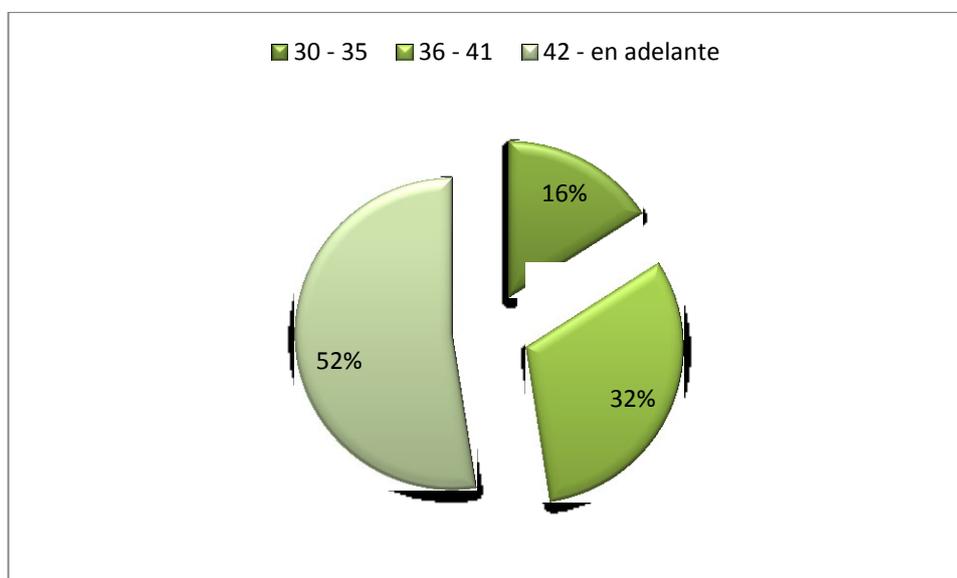
Tabla3: Edad de los encuestados

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
30 – 35	55	16
36 – 41	109	32
42 - en adelante	181	52
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 1: Edad de los encuestados



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.-En la presente interrogante el 52% de los encuestados tienen la edad de entre 42 años en adelante; el 32% comprende de los 36 a los 41 años, y el 16% están entre los 30 a 35 años lo cual demuestra la existencia en su mayoría de población adulta misma que dejara de realizar actividades productivas.

b.- Género de los encuestados

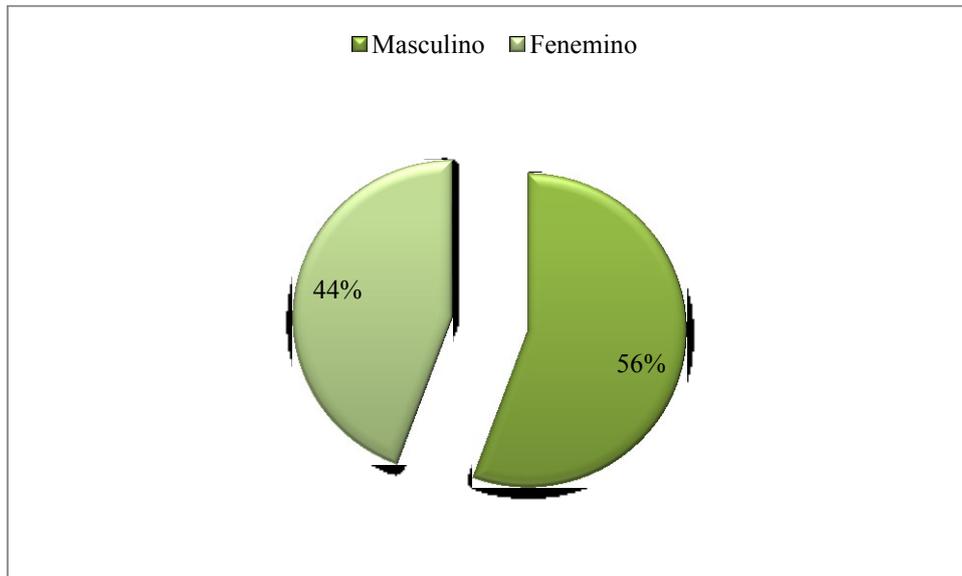
Tabla 4: Género

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Masculino	192	56
Femenino	153	44
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 2: Género



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 56% corresponden al género masculino, y el 44% al género femenino. Se considera entonces que el hombre quien se moviliza más a la comercialización de los productos.

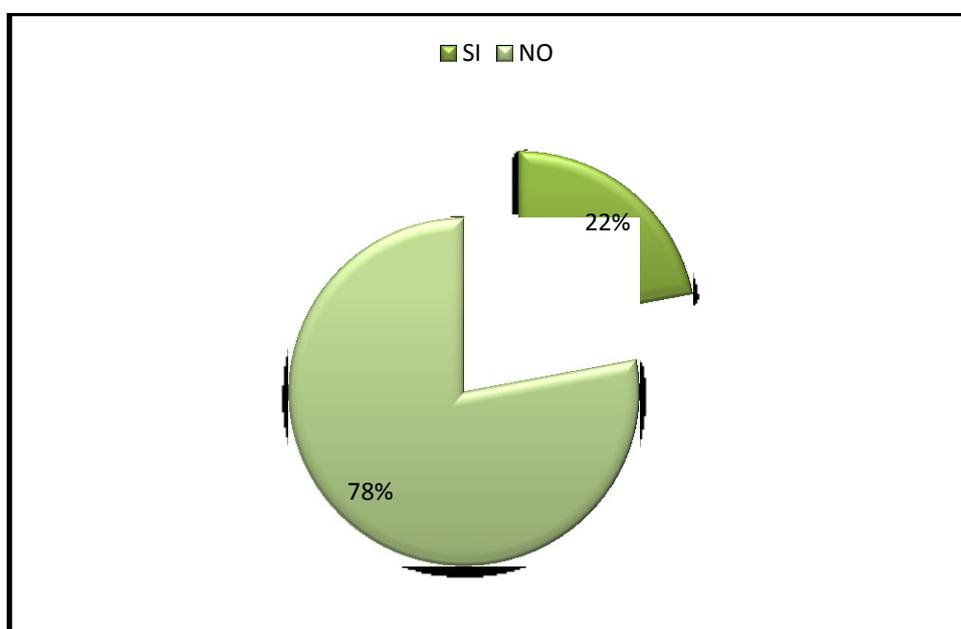
Pregunta 1. Esta usted satisfecho con el servicio de transporte de carga?

Tabla 5: Satisfacción del servicio

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	76	22
NO	269	78
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 3: Satisfacción del servicio



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 78% consideran que no se sienten satisfechos con el servicio de transporte actualmente, mientras que el 22% si sienten satisfechos. Se observa que mayor porcentaje existe insatisfacción por el servicio de transportación recibido, debido a que no es exclusivo para transportar los productos con comodidad y seguridad.

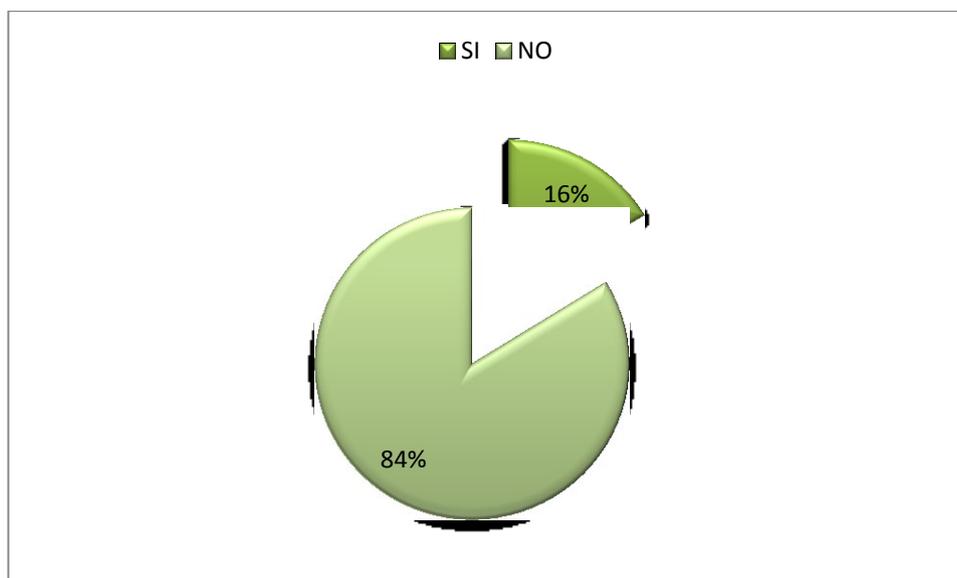
Pregunta 2. Existe transporte para que pueda movilizarse usted y transportar sus productos?

Tabla 6: Disponibilidad de transporte

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	56	16
NO	289	84
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 4: Disponibilidad de transporte



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 84% consideran que no existe disponibilidad de transporte requerido; mientras que el 16% opina que sí. Se considera que a pesar de la existencia de dos compañías de transporte en el cantón Penipe las mismas no satisfacen las necesidades de los usuarios

Pregunta 3.- Indique el tipo de transporte que usa para transportar sus productos.

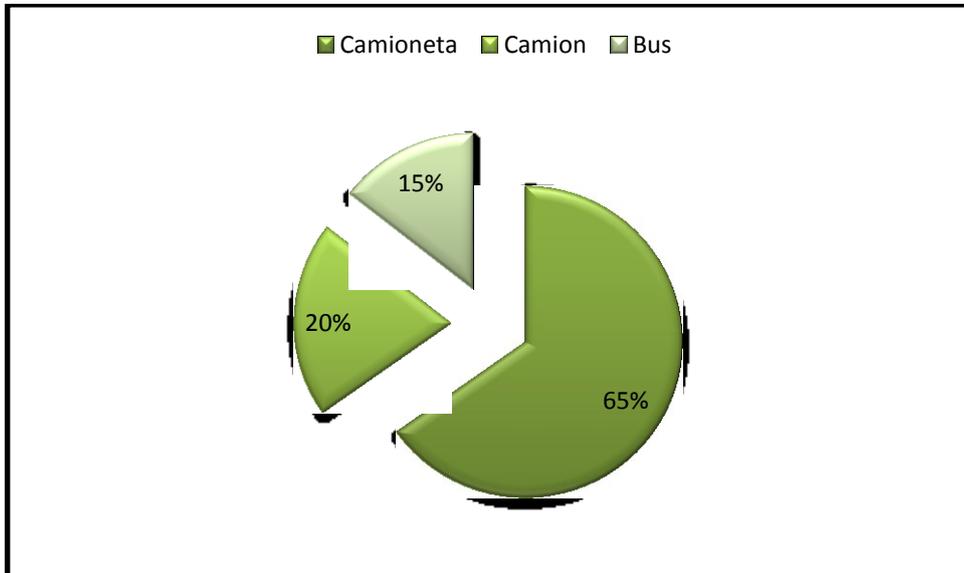
Tabla 7: Tipo de transporte utilizado

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Camioneta	225	65
Camión	70	20
Bus	50	14
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 5: Tipo de transporte utilizado



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 65% opinan que utilizan camionetas como medio de transporte para sus productos; el 20% camiones; y el 14% utilizan los buses. Se considera que al ser las camionetas el medio de transporte más utilizado, es conveniente y precisa la creación de la empresa de transporte liviano mixto que brindara un servicio de calidad y comodidad al usuario.

Pregunta 4. Desde de donde y hasta dónde saca sus productos frecuentemente?

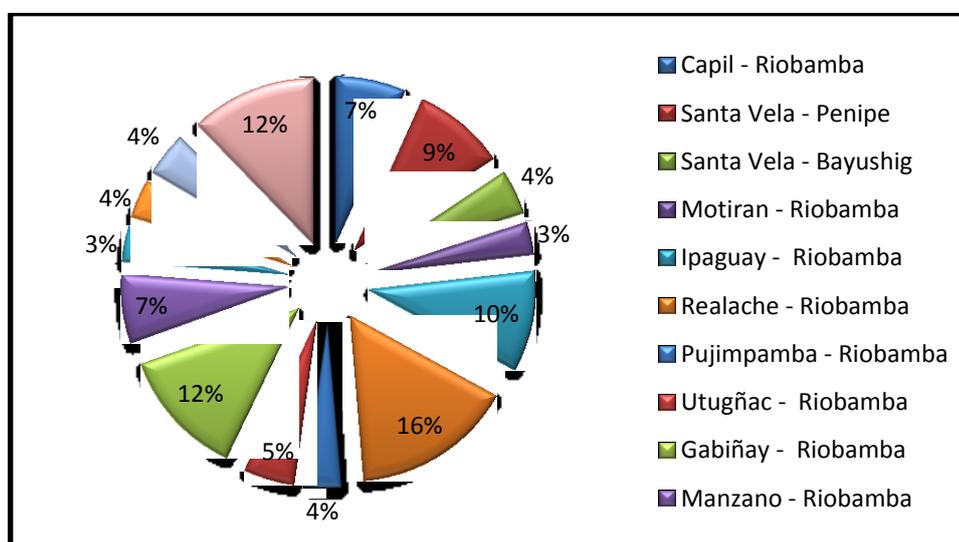
Tabla 8: Ruta de transporte de productos

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Capil - Riobamba	23	7
Santa Vela - Penipe	31	9
Santa Vela - Bayushig	15	4
Motiron - Riobamba	11	3
Ipaguay - Riobamba	34	10
Reelache - Riobamba	54	16
Pujimpamba - Riobamba	12	3
Utugñac - Riobamba	17	5
Gabiñay - Riobamba	43	12
Manzano - Riobamba	23	7
PunSUPala - Riobamba	12	3
Penicucho - Riobamba	13	4
La Candelaria - Riobamba	15	4
Aulabuc - Riobamba	42	12
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 6: Ruta de transporte de productos



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 16% menciona que la ruta de transporte de productos es Reelache- Riobamba; el 12% Gabiñay- Riobamba y Aulabuc- Riobamba; el 10% Ipaguay- Riobamba; el 9% Santa Vela – Penipe; el 7% Manzano – Riobamba y Capil- Riobamba , 5% Utugñac Riobamba; el 4% Santa Vela- Bayushig, Penicucho – Riobamba, La Candelaria - Riobamba; y el 3% Pujipamba- Riobamba, PunSUPala - Riobamba, Motiron – Riobamba. Estas rutas deben ser consideradas para ofrecer el servicio

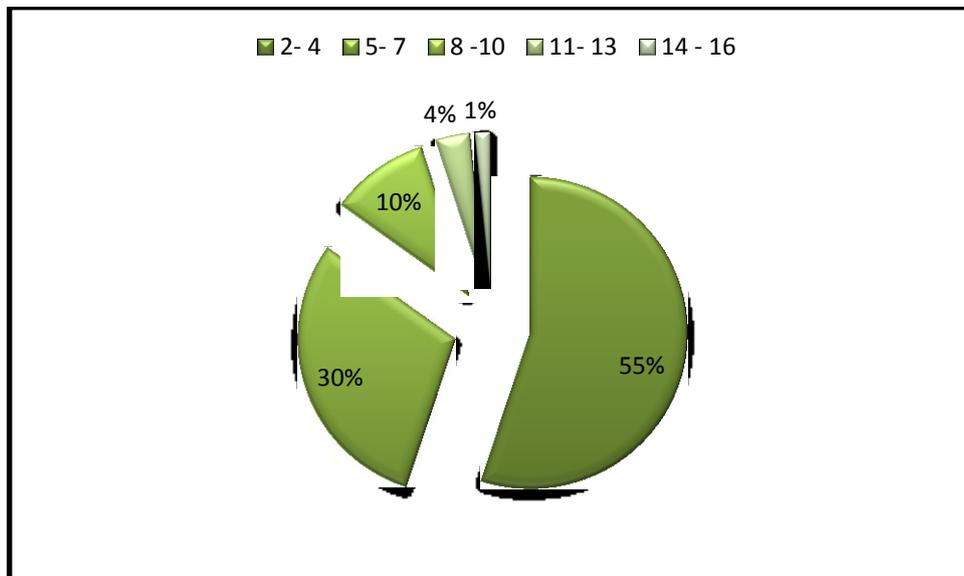
Pregunta 5. Cuántas veces a la semana, requiere de este servicio de transporte de carga?

Tabla 9: Números de veces que se requiere el servicio de transporte

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2- 4	190	55
5- 7	103	30
8 -10	35	10
11- 13	12	3
14 - 16	5	1
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 7: Números de veces que se requiere el servicio de transporte



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- En la presente interrogante el 55% de los encuestados requieren el servicio de 2 – 4 veces por semana; el 30% de 5 a 7 veces; el 10% de 8 a 10 veces; el 3% de 11 a 13 veces, y tan solo el 1% de 14 a 16 veces por semana. La mayor parte de la población requiere transportar sus productos mínimo 2 a 4 veces lo cual permitirá establecer la necesidad requerida para brindar el servicio.

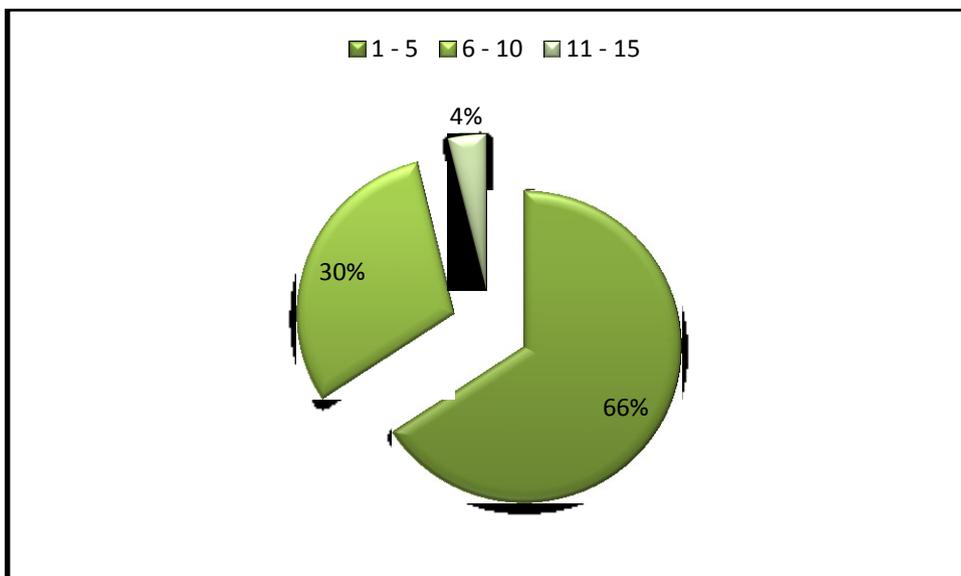
Pregunta 6. ¿Cuánto paga Ud. en dólares por el servicio?

Tabla 10: Precio del servicio de transporte

ALTERNATIVAS (USD)	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1 - 5	227	66
6 - 10	105	30
11 - 15	13	4
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 8: Precio del servicio de transporte



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 66% mencionan que pagan por el servicio de transporte de sus productos un valor entre \$1 a \$ 5; el 30% de \$6 a \$ 10; y el 4% de \$11 a \$15. Se considera que el pago es de acuerdo al peso de la carga.

Pregunta 7. Qué tipo de carga transporta la mayoría de viajes, escoja una opción?

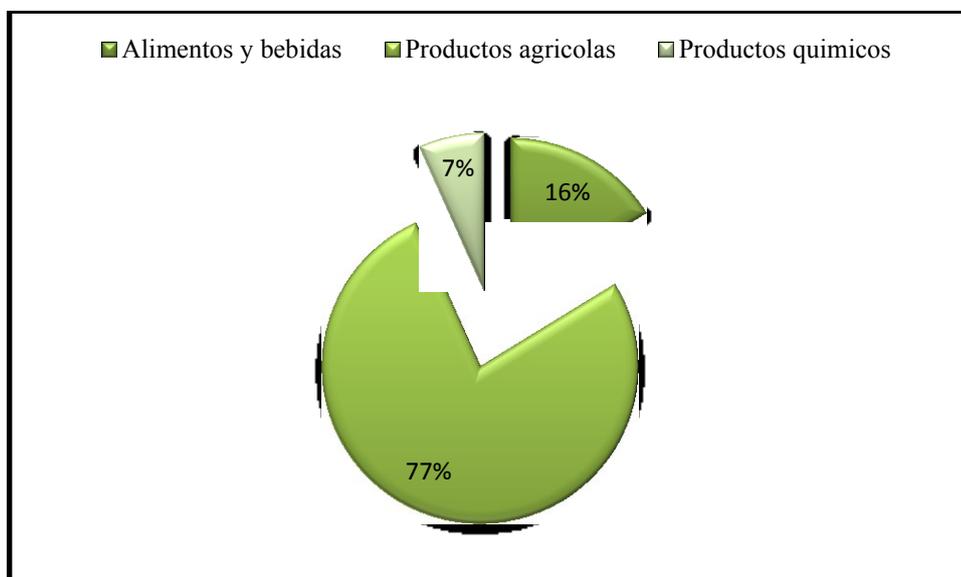
Tabla 11: Tipo de carga que se transporta

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Alimentos y bebidas	56	16
Productos agrícolas	266	77
Productos químicos	23	7
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 9: Tipo de carga que se transporta



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe

Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 77% mencionan que los productos que más requiere transportar desde y hacia el Cantón Penipe y sus alrededores son productos agrícolas; el 16% alimentos y bebidas esto para las tiendas de abastos del sector; y el 7% productos químicos destinados y requeridos en la agricultura. Se considera que siendo la zona netamente dedicada a la agricultura son los productos que más requiere transportar los usuarios.

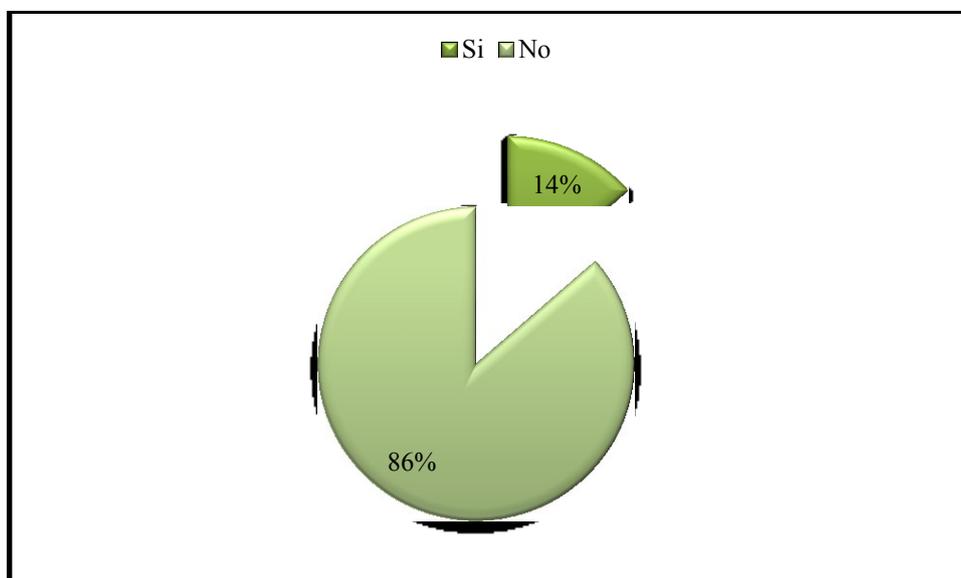
Pregunta 8. En el transporte generalmente sufre daño los productos?

Tabla 12: Daños que sufren los productos

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	47	14
No	298	86
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 10: Daños que sufren los productos



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- En la presente interrogante el 86% de los encuestados mencionan que sus productos no han sufrido daño alguno, el 14% mencionan que si han sufrido. Es importante tomar en consideración este aspecto para brindar un valor agregado al servicio que se pretende brindar por parte de la empresa objeto del presente proyecto.

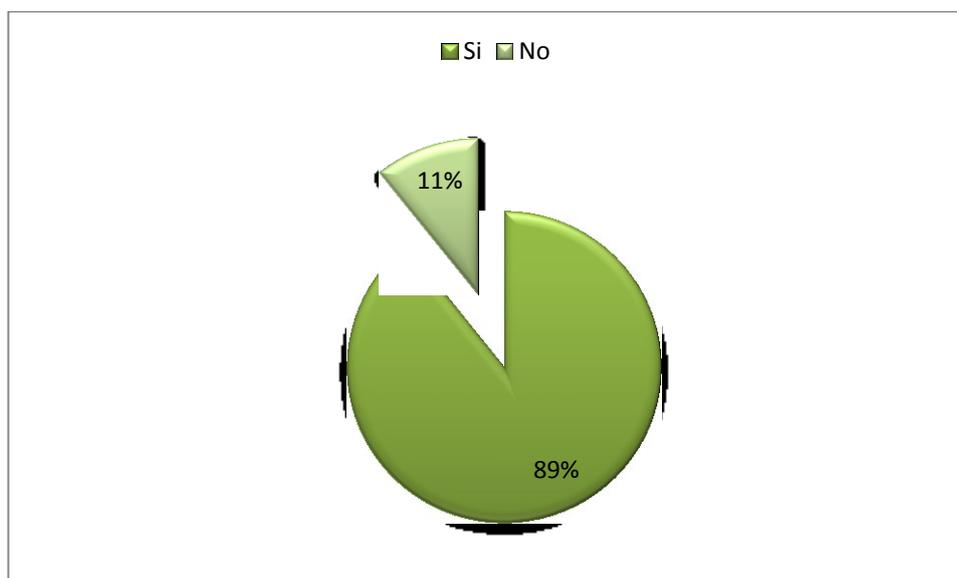
Pregunta 9. Utiliza transporte público(propio o alquilado)?

Tabla 13: Utilización de transporte público

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	308	89
No	37	11
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 11: Utilización de transporte público



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 89% mencionan que utilizan transporte público en sus actividades cotidianas de movilización, y el 11% que no utilizan. Se considera importante puesto que existe la demanda de transporte público que cubra las necesidades de los pobladores del Cantón Penipe para que los mismos comercialicen sus productos.

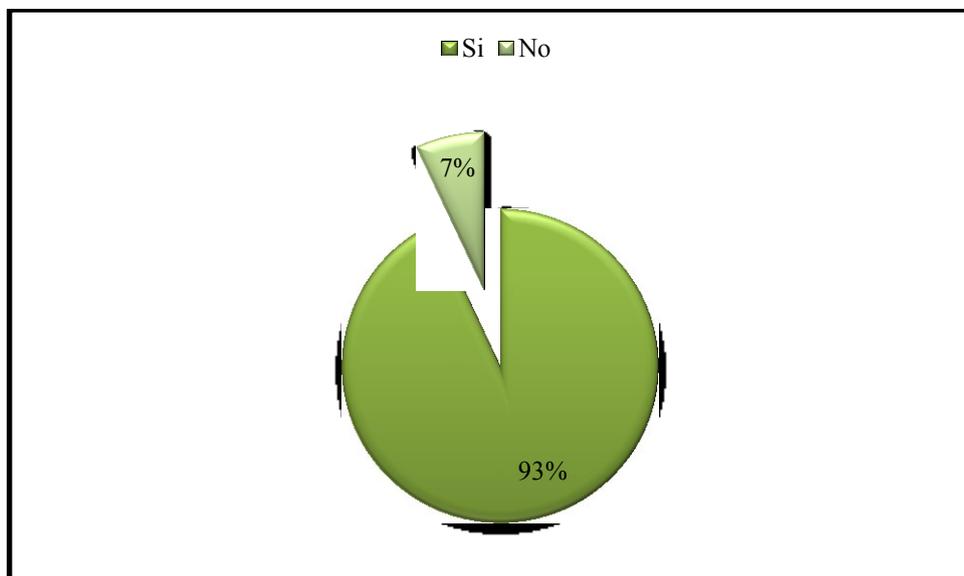
Pregunta 10. Si se creará una compañía que ofrezca todos los servicios tales como: puntualidad, responsabilidad, seguridad, servicio de calidad, y precios cómodos, estaría dispuesto a requerir de sus servicios?

Tabla 14: Requerimiento de una compañía de transporte liviano mixto

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	321	93
No	24	7
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 12: Requerimiento de una compañía de transporte liviano mixto



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 93% mencionan que si requieren del servicio de transporte; y el 7% que no. Existe la necesidad de creación de la empresa que brinde el servicio de transporte liviano mixto.

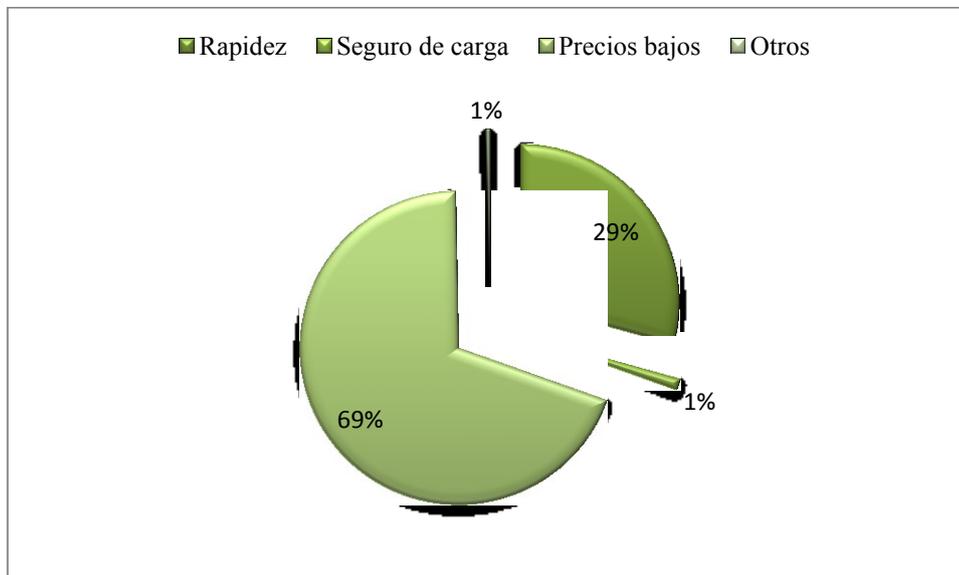
Pregunta 11. Cuando utiliza el servicio de transporte le interesa

Tabla 15: Factores que prefieren los usuarios al requerir el servicio de transporte

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Rapidez	101	29
Seguro de carga	4	1
Precios bajos	239	69
Otros	1	0
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 13: Factores que prefieren los usuarios al requerir el servicio de transporte



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 69% prefieren los precios bajos, el 29% la rapidez y agilidad del servicio, y el 1% que sus productos lleguen seguros y sin daños para su comercialización. Es importante brindar un servicio de calidad a los precios convenientes para ser competitivos.

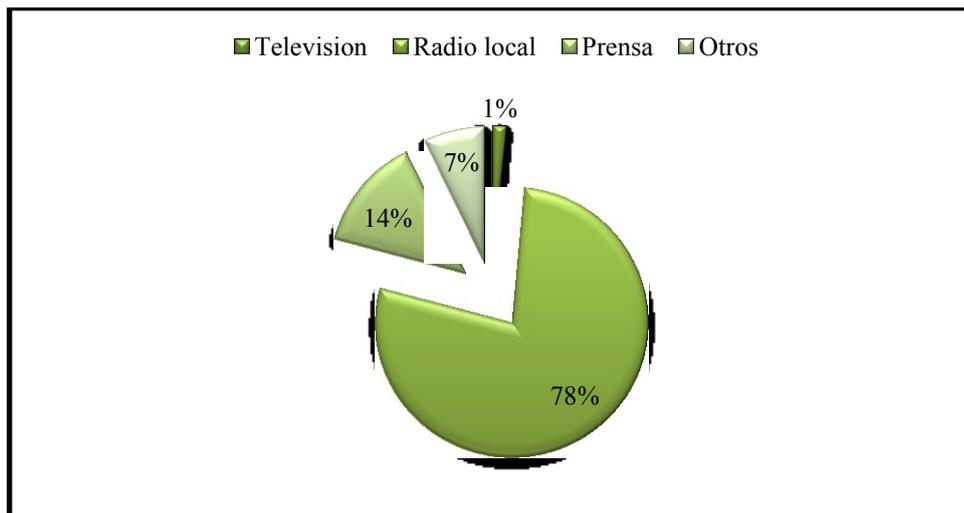
Pregunta 12.- ¿Qué medios de comunicación recomienda para que se dé a conocer el servicio de transporte de camionetas?

Tabla 16: Medios de comunicación preferidos

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Televisión	5	1
Radio local	268	78
Prensa	47	14
Otros (tarjetas de presentación, afiches, hojas volantes)	25	7
TOTAL	345	100

Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Gráfico 14: Medios de comunicación preferidos



Fuente: Encuestas aplicadas a los habitantes del cantón Penipe
Elaborado por: Víctor Fray

Interpretación y Análisis.- Del 100% de los encuestados el 78% prefieren como medio de comunicación el radio; el 14% la prensa escrita; el 7% otros (afiches, trípticos, tarjetas de presentación), y el 1% la televisión. Esta pregunta permitirá establecer la estrategia de comercialización y en que medio es más factible anunciar los servicios que se pretende ofrecer con el proyecto.

4.2.6 Análisis de la demanda

Según Baca(2010) "La demanda del mercado representa las diferentes cantidades de artículos o servicios que demandan, a diversos precios, todos los individuos en el mercado en un periodo determinado."

Entonces se dice que la demanda estará especificada como el número de unidades de un determinado bien o servicio que los usuarios están dispuestos a adquirir en un tiempo determinado.

4.2.6.1. Demanda potencial del proyecto

Para la determinación de los potenciales demandantes del servicio, se considera a la población del cantón Penipe que según la proyección del INEC para el año 2015 es 7812 habitantes, con una tasa de crecimiento del 0,03%. La proyección se procedió a realizarla para un periodo de 10 años de vida útil del proyecto.

Tabla 17: Determinación de la Demanda Potencial

AÑO	POBLACIÓN TOTAL	PORCENTAJE	DEMANDA POTENCIAL
0	7812	89	6953
1	8047	89	7162
2	8288	89	7376
3	8537	89	7598
4	8793	89	7826
5	9057	89	8060
6	9328	89	8302
7	9608	89	8551
8	9896	89	8808
9	10193	89	9072
10	10499	89	9344

Fuente: Pregunta No. 9 encuesta aplicada
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 18: Demanda Real

AÑO	DEMANDA POTENCIAL	PORCENTAJE	DEMANDA REAL
0	6953	65	4519
1	7162	65	4655
2	7376	65	4795
3	7598	65	4939
4	7826	65	5087
5	8060	65	5239
6	8302	65	5396
7	8551	65	5558
8	8808	65	5725
9	9072	65	5897
10	9344	65	6074

Fuente: Pregunta No. 3 encuesta aplicada
Elaborado por: Víctor Fray

Para la determinación de la demanda real se considera la información de la pregunta tres, en el cual se indica que el 65% de los usuarios utilizan el servicio de camionetas de doble cabina para poder realizar la transportación de sus productos.

Es así que para el año base la demanda real es de 4519 personas, que representan el 65% de la población del cantón Penipe, misma que se considera significativa para el servicio de transporte de camionetas de doble cabina, lo cual demuestra que el presente proyecto tendrá una considerable demanda.

Determinación de la demanda efectiva

Para la determinación de la demanda efectiva se toma en consideración la pregunta número 10 de la encuesta a los usuarios, la misma que menciona las personas que apoyan la creación de la empresa de servicio de transporte mixto para el cantón Penipe, lo cual represento el 93% de los encuestados.

Tabla 19: Demanda efectiva

AÑO	DEMANDA REAL	PORCENTAJE	DEMANDA EFECTIVA
0	4519	93	4203
1	4655	93	4329
2	4795	93	4459
3	4939	93	4593
4	5087	93	4731
5	5239	93	4873
6	5396	93	5019
7	5558	93	5169
8	5725	93	5324
9	5897	93	5484
10	6074	93	5649

Fuente: Pregunta No. 10 encuesta aplicada
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 20: Promedio de Utilización del servicio

X	Xm	f	xm.f
2 - 4	3	190	570
5 - 7	6	103	618
8- 10	9	35	315
11- 13	12	12	144
14 - 16	15	5	75
TOTAL	45	345	1722

Fuente: Pregunta No. 5 encuesta aplicada
Elaborado por: Víctor Fray

Para calcular el consumo promedio se usó la siguiente fórmula:

$$CP = \frac{Xm \cdot f}{f}$$

$$CP = \frac{1722}{345}$$

$$CP = 4,99 \text{ Semanal } 260 \text{ veces al año}$$

Tabla 21: Demanda anual del servicio

Año	DEMANDA EFECTIVA DE USUARIOS	PROMEDIO UTILIZACIÓN DEL SERVICIO	DEMANDA EFECTIVA ANUAL DEL SERVICIO
0	4203	260	1092801
1	4329	260	1125585
2	4459	260	1159353
3	4593	260	1194134
4	4731	260	1229958
5	4873	260	1266856
6	5019	260	1304862
7	5169	260	1344008
8	5324	260	1384328
9	5484	260	1425858
10	5649	260	1468634

Fuente: Pregunta No. 6 encuesta aplicada

Elaborado por: Víctor Fray

4.2.7. Análisis de la oferta

Para Sapag(2007)“La oferta es el número de unidades de un determinado bien o servicio que los vendedores están dispuestos a vender a determinados precios y en determinado tiempo”

Para la determinación de la oferta de transporte se toma en consideración las dos compañías de transporte, que describen a continuación:

Tabla 22: Información de las compañías existentes

No.	Nombre de la Compañía	Número de unidades	Frecuencias
1	Cooperativa de Transporte Intraprovincial San Antonio de Bayushig	24 Unidades	180 frecuencias diarias
2	PenipeTrans	3 Unidades	48 Frecuencias diarias
	TOTAL	27 Unidades	228 Frecuencias diarias

Fuente:(GADM PENIPE, 2012)

Elaborado por: Víctor Fray

Observando el cuadro anterior se determina la oferta existente del servicio. Así los 30 usuarios o servicios x 27 unidades, da un total de 810 servicios diarios y que anualmente totalizan 295.650. Lo cual demuestra que la oferta de este tipo de transporte es insuficiente para cubrir la demanda, sin olvidar que las dos compañías existentes están dirigidas más al transporte de pasajeros, por lo contrario se pretende ofrecer los servicios de transporte mixto para pasajeros y carga, así como también para fomentar el turismo.

Tabla 23: Oferta Proyectada

AÑO	OFERTA EXISTENTE PROYECTADA
0	295650
1	304520
2	313655
3	323065
4	332757
5	342739
6	353022
7	363612
8	374521
9	385756
10	397329

Fuente: Observación de campo

Elaborado por: Víctor Fray

4.2.8. Determinación de la demanda insatisfecha

Considerando como demanda insatisfecha está dada por la insatisfacción en el servicio que reciben los usuarios, así como también considerando que las compañías de transporte existentes no brindan el servicio específico de carga, o para cubrir recorridos entre las comunidades del cantón Penipe.

Tabla 24: Demanda insatisfecha

AÑO	DEMANDA ANUAL PROYECTADA	OFERTA EXISTENTE PROYECTADA	DEMANDA INSATISFECHA PROYECTADA
0	1092801	295650	797151
1	1125585	304520	821066
2	1159353	313655	845698
3	1194134	323065	871069
4	1229958	332757	897201
5	1266856	342739	924117
6	1304862	353022	951840
7	1344008	363612	980396
8	1384328	374521	1009808
9	1425858	385756	1040102
10	1468634	397329	1071305

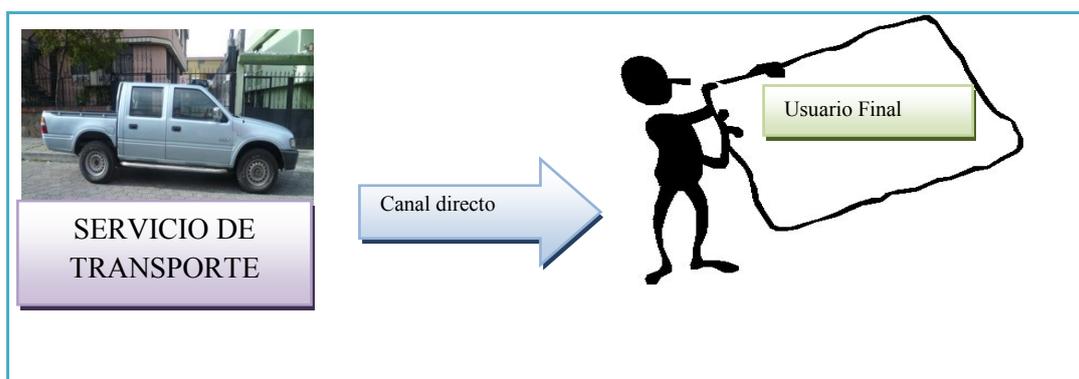
Fuente: Tablas No. 21 y 23
Elaborado por: Víctor Fray

4.2.9. Comercialización del servicio

4.2.9.1 Canal de comercialización

En lo que respecta a la comercialización del servicio de transporte liviano mixto, se utiliza un canal directo, es decir la empresa de servicio – usuario, por lo tanto no existe intermediarios, considerando que la ventaja de este medio es que no existirá incrementos de precios.

Ilustración 8: Canal de distribución



En lo referente a la comercialización del servicio de transporte liviano mixto se basa en un plan de marketing de servicios, el cual comprende todos los factores de la mezcla del marketing que permitirá al estudio a atender de manera eficiente la demanda del mercado para el servicio de transportación de carga y pasajeros.

4.2.9.2 Estrategias de marketing mix

Estrategia del servicio

Para el servicio de transporte de usuarios y productos agropecuarios de la empresa de transporte liviano mixto se tendrá:

- ↪ Vehículos nuevos, Modelo BT-50 4x2 a diésel
- ↪ La oficina estará diseñada apropiadamente para brindar el mejor ambiente para la atención a los usuarios.
- ↪ Se contará con choferes profesionales y con experiencia.

Estrategia de precio:

La determinación del precio se considera el precio de la competencia, otro factor relevante que se ha tomado en cuenta es el precio regido por la ley y por último no se ha dejado de lado el costo que representa transportar la carga. Por lo que para poder ganar posicionamiento en el mercado se debe jugar con estos tres factores sin dejar de lado la calidad en el servicio y así poder competir.

- ↪ El precio de la competencia es actualmente entre los \$7.00 y \$10.00
- ↪ Considerando las respuestas de la pregunta No. 7 los usuarios están dispuestos a pagar \$5.00 por el servicio, valor que se toma en cuenta para el establecimiento del precio del servicio que brindara la empresa.

Estrategia de distribución:

Para esta estrategia se determinará una adecuada coordinación de horarios para lo cual se dispondrá de una oficina y una parada establecida. La mayor parte de los encuestados consideran que el acceso al servicio de transporte de camionetas les gustaría coordinar mediante el teléfono.

Al momento de la prestación de los servicios es necesario determinar que el personal encargado de la transportación coordine adecuadamente la carga de la mercadería o de

los productos que serán transportados, deberá llevar un registro en el que conste detalladamente cantidad, y descripción de lo que se está transportando, deberá dar a conocer al usuario la hora exacta en la cual llegará la unidad hacia el lugar de destino.

Estrategia de promoción y publicidad:

Con el fin de determinar y asegurar las ventas en el servicio se utiliza instrumentos de marketing que motiven a los usuarios a emplear el servicio que se ofrece, dentro de los cuales están:

Publicidad: Se colocará en los principales establecimientos comerciales de la ciudad de Riobamba trípticos publicitarios que contenga la descripción de la compañía del servicio de calidad que se ofrece, la cual deberá basarse fundamentalmente en vender visualmente el servicio que se está prestando.

La compañía se dará a conocer mediante la radio que posea mayor radioescuchas como: Radio La voz del volcán, mediante 24 cuñas publicitarias que tendrán duración de 1 minuto por el primer mes de funcionamiento, se realizará los días lunes, miércoles y viernes; de 2 cuñas publicitarias cada día. Y los 11 meses restantes se realizarán únicamente los días miércoles y viernes con 2 cuñas al día con un total al año de 120.

El servicio que presta la compañía se dará a conocer mediante tarjetas de presentación que se entregarán a la ciudadanía del cantón Penipe que requieren de los servicios. Se considera que aproximadamente el costo total de la publicidad ascenderá a \$1500 anuales.

Tabla 25: Gastos Publicidad

Concepto	Unidad	Cantidad	Precio Unitario	Valor mensual	Valor anual
Cuñas radiales	Unidad	80	15.00	1200.00	1200.00
Volantes	Unidad	1800	100.00	100.00	100.00
Tarjetas	Unidad	500	200.00	200.00	200.00
TOTAL					1500.00

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Víctor Fray

4.3. ESTUDIO TÉCNICO

El estudio técnico permite identificar la factibilidad técnica de ejecución del servicio, considerando que la identificación del tamaño óptimo, la localización más adecuada, los vehículos que se emplearan, las instalaciones y la organización requeridas para el funcionamiento de la empresa.

4.3.1. Determinación del tamaño del proyecto

4.3.1.1. Factores para determinar el tamaño del proyecto

Los factores que determinan el tamaño del proyecto son:

Demanda.- La base fundamental en la determinación del tamaño del proyecto es la demanda, entonces considerando que la demanda respecto a la prestación del servicio de transporte liviano mixto, es amplio de lo cual se pretende cubrir un bajo porcentaje.

Disponibilidad de suministros e insumos.- Se considera con el abasto suficiente en cantidad y calidad de los suministros e insumos que se necesitaran para el buen funcionamiento de los vehículos, tales como: combustibles, lubricantes, lavado, neumáticos, ya que los mismos son aspectos fundamentales en el desarrollo del presente proyecto.

Tecnologías y equipos.-En lo referente a tecnología y equipos no será un limitante en el tamaño del plan, los equipos que se adquirieran serán netamente nacionales ya que estarán disponibles en el mercado, lo que permitirá que la inversión no sea costosa.

Vías de acceso.- La zona en la cual se desea implementar el proyecto goza de buenas carreteras y vías de acceso las mismas que permiten sin ningún problema la movilización hacia el lugar de abastecimiento de los productos a transportar.

Financiamiento.- En lo que respecta al cubrimiento de las erogaciones por concepto de la inversión fija, se considera la necesidad de un financiamiento para satisfacer absolutamente los requerimientos de instalaciones, equipos y demás elementos de la

inversión fija total. Es por ello que en el presente proyecto el financiamiento estarán al alcance del mismo, considerando que el crédito se lo realizara a través de la Corporación Financiera Nacional, con la línea de crédito para transporte público y una tasa de interés del 7,31% que permitirá la adquisición de lo necesario para poner en marcha.

4.3.1.2. Tamaño del proyecto

El tamaño de la planta se determina considerando los resultados obtenidos en el estudio de mercado, principalmente la oferta y demanda insatisfecha.

Capacidad instalada del servicio de transporte

Al referirse a capacidad instalada es la capacidad que la empresa tiene para la prestación del servicio de transporte, para lo cual se toma como base la demanda insatisfecha, es así que la empresa contara con 5 camionetas, de las características ya mencionadas anteriormente.

Así también es necesario tener en consideración el tiempo de recorrido de cada camioneta considerando el lugar más lejano del cantón a las comunidades, el mismo desde Riobamba a Penipe media hora, y de 15 a 20 minutos a las distintas comunidades dando aproximadamente una hora en llegar al destino requerido.

Es así que por lo antes mencionado es necesario calcular en las ocho horas de trabajo cuatro vueltas cada camioneta con un total de cuarenta pasajeros y en las 5 camionetas da un total de 200 pasajeros. Los días que se laboraran serán 288, esto multiplicado por el número de usuarios diarios, se obtiene la capacidad instalada de 57.600, el resto de días se realizara el respectivo mantenimiento de los vehículos mismo que es necesario para su funcionamiento eficiente.

Tabla 26: Distribución del servicio

NUMERO DE DÍAS	PASAJEROS	CAPACIDAD INSTALADA
288	200	57600

Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 27: Capacidad instalada de vehículos

DEMANDA INSATISFECHA	No. DE SERVICIOS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO
797.151	57.600	7,22%

Fuente: Tabla No. 24 y Tabla No. 26

Elaborado por: Víctor Fray

Observando la tabla anterior se puede mencionar que frente a la demanda de 797.151, únicamente se podrá cubrir el 7,22 % de este segmento de mercado, esto considerando el número de vehículas que tendrá la empresa a sus inicios en el 1er año de funcionamiento del proyecto.

Capacidad utilizada de vehículos

La estimación de la capacidad utilizada se tomó como referencia la capacidad instalada, así como también se tiene que tener en consideración el tiempo de espera de cada unidad para completar los cinco pasajeros, el factor climático, las condiciones de las vías, etc., por tanto se tomara el 80% de la capacidad máxima instalada, con un incremento anual del 2% durante la vida útil del proyecto.

Tabla 28: Capacidad Utilizada

AÑOS	CAPACIDAD INSTALADA	CAPACIDAD INSTALADA %	CAPACIDAD UTILIZADA
0	57600	80%	46080
1	57600	82%	47232
2	57600	84%	48384
3	57600	86%	49536
4	57600	88%	50688
5	57600	90%	51840
6	57600	92%	52992
7	57600	94%	54144
8	57600	96%	55296
9	57600	98%	56448
10	57600	100%	57600

Fuente: Tabla No. 26

Elaborado por: Víctor Fray

4.3.2. Localización del proyecto

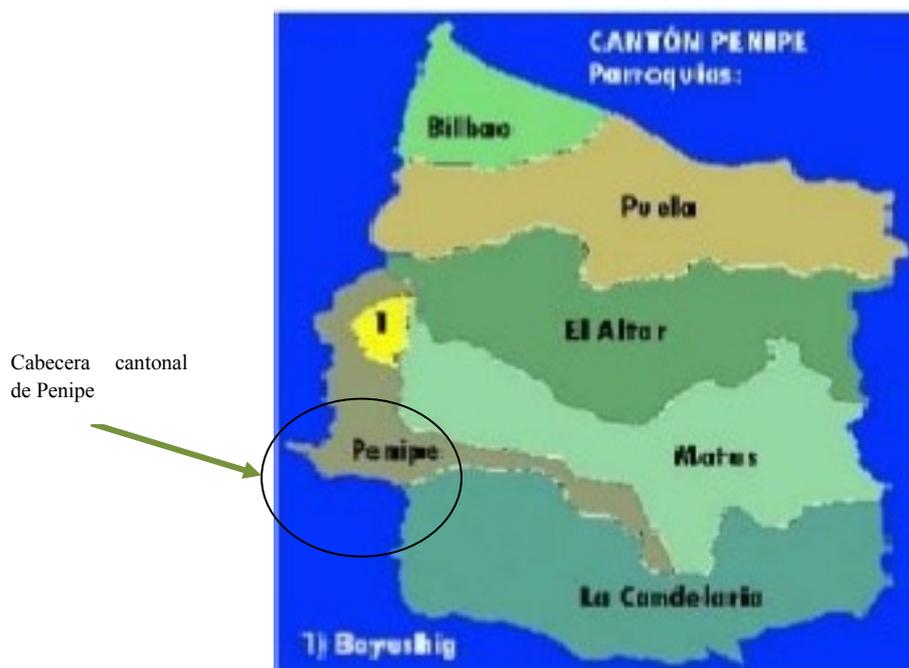
Considerando que la localización del proyecto es un factor determinante para lograr el éxito o fracaso del mismo, esto se lo debe hacer teniendo en cuenta varios criterios que permitan determinar una alternativa adecuada.

En el presente proyecto para la determinación de la localización se utilizara el método cualitativo por puntos.

4.3.2.1. Macro localización

El proyecto se situara en la República del Ecuador, en la región Sierra, Provincia de Chimborazo, Cantón Penipe.

Ilustración 9: Macro localización Cantón Penipe



Fuente: <https://www.google.com.ec/search?q=mapa++del+canton+penipe&biw>

4.3.2.2. Microlocalización

La compañía de transporte estará ubicada en la cabecera cantonal de Penipe, que se encuentra situada al noreste de la provincia de Chimborazo, en el valle interandino del río

Chambo con una extensión de 369,6 Km² y a una distancia de 22 Km de la ciudad de Riobamba.

Es preciso definir el lugar adecuado donde se ubicara el proyecto, como se dijo anteriormente se lo hará a través del método cualitativo por puntos. Para lo cual se tiene en consideración los siguientes criterios:

Cercanía del mercado: Este factor está relacionado con el momento de la comercialización del servicio, pues se considera que la distancia generara el incremento de los costos.

Disponibilidad de insumos: Se considera que para la obtención de los diferentes insumos que se requiere para el desarrollo de actividades, pues al no disponer de los insumos tales como repuestos se puede ocasionar paralización de los vehículos y a su vez la prestación de un servicio ineficiente.

Mano de obra: En lo que respecta al sector de la transportacion la mano de obra no es muy alto y existe desempleo, así también el sector donde se pretende ubicar la compañía las personas se dedican a esta actividad.

Disponibilidad de vías de acceso: Las vías de acceso al canton Penipe se encuentra en buen estado.

Las consideraciones legales y políticas: Se refiere a las leyes referentes a los niveles de contaminación, obligaciones tributarias, obtención de permisos.

Servicios básicos.- Este es uno de los factores más importantes para el proyecto, pero en el canton Penipe este factor es muy favorable pues no existe las escasas de servicios básicos tales como: agua potable, energía eléctrica, telefonía móvil, internet.

Es así que una vez analizado los factores a considerar se procede a elaborar la tabla correspondiente del método cualitativo por puntos:

Tabla 29: Localización del proyecto en el Cantón Penipe

Método cualitativo por puntos

Alternativa Criterio	Alternativa 1 Zona Norte (Penipe)			Alternativa 1 Zona Centro (Penipe)		Alternativa 1 Zona Sur (Penipe)	
	Factor	Calif.	Total	Calif.	Total	Calif.	Total
Cercanía al mercado	0.25	9	2.25	8	2.00	6	1.50
Disponibilidad de insumos	0.15	7	1.05	6	0.90	5	0.75
Vias de acceso	0.20	9	1.80	9	1.80	9	1.80
Mano de obra	0.10	9	0.90	9	0.90	9	0.90
Consideraciones legales	0.20	7	1.40	7	1.40	7	1.40
Servicios basicos	0.10	8	0.80	7	0.70	7	0.10
Total	1.00		8.20		7.70		6.45

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

En base a los resultados del 8.20 obtenidos de la tabla anterior se opta por la opción de ubicar la oficina en la zona norte del cantón Penipe, considerando que es el mayor en relación a los otros sectores esto debido a que el mismo se encuentra cerca de la gasolinera para abastecerse de combustible sin pérdida de tiempo.

4.3.3. Ingeniería del proyecto

Es pertinente tener presente que la ingeniería del proyecto permitirá la factibilidad de planificar de manera eficiente aspectos fundamentales como: la carga a transportar, la instalación del equipo, determinar la secuencia del proceso de servicio, el recurso humano necesario, la distribución de la planta para brindar un servicio de calidad.

4.3.3.1. La carga por transportar

Es importante tener en cuenta la capacidad que tenga la mercadería para tolerar su medio de transporte, por lo cual hay mercaderías muy sensibles a cualquier golpe o sacudida, lo que ocasionaría que se eche a perder con facilidad, a diferencia de otras que pueden soportar cualquier ajeteo, de ahí que es necesario la existencia de condiciones adecuadas para ser llevadas de un lugar a otro.

Es así que todo esto conlleva el embalaje, cargue y descargue a su destino final desde el lugar de origen debe ser manejado de manera adecuada para evitar riesgos.

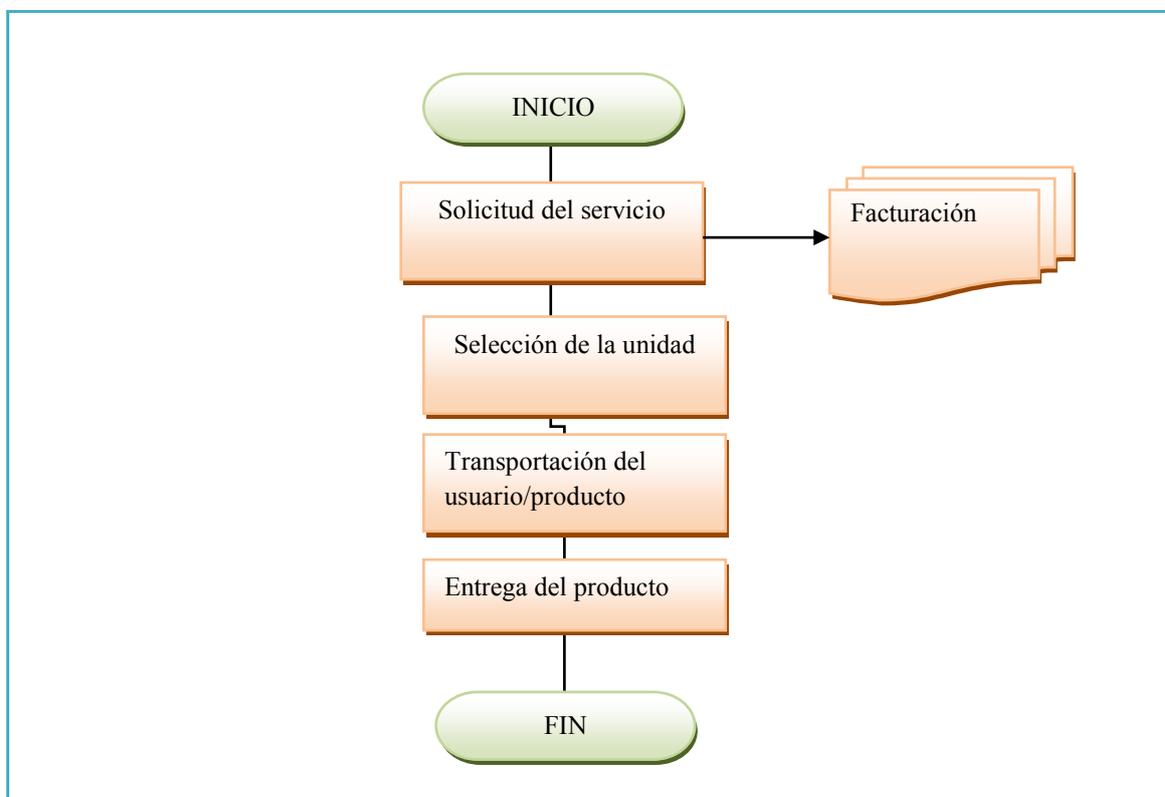
- ↪ La capacidad de carga de las camionetas doble cabina es de 30 quintales
- ↪ La capacidad de usuarios o pasajeros es de 5 personas

4.3.3.2 Proceso del servicio

El proceso del servicio toma en cuenta todas las actividades, desde que el cliente se pone en contacto con la empresa hasta que la misma realiza la entrega de la mercadería, y cobra por el servicio brindado.

En el presente proyecto de prestación de servicio de transporte de camionetas, los procedimientos que se requieren señalar son: Producción del Servicio, Publicidad o marketing y Registros contables

Ilustración 10:Flujograma de comercialización del servicio



Elaborado por: Víctor Fray

4.4.3.3 Requerimientos de la inversión

Tabla 30: Vehículos

Número de unidades	Características
5 El costo de las unidades es de \$23.000 cada uno	Los vehículos que se requieren para el proyecto son de las siguientes características como parámetros estándar: Modelo BT-50 CD 4x2 Diesel, sistema de climatización, aire acondicionado, tracción 4 x 2; dirección hidráulica, motor (cilindraje) 2500, combustible diesel.

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 31: Maquinaria y equipos

Cantidad	Detalle
1	Extintor de incendios (\$100.00)
1	Juego de herramientas (\$50.00)

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 32: Muebles y enseres

Cantidad	Detalle
1	Escritorio (\$80.00)
2	Sillas giratorias (\$50.00)
1	Archivador (\$45.00)
6	Sillas (Recepción \$30.00)
4	Basureros (\$20)

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 33: Equipo de oficina

Cantidad	Detalle
1	Computador (\$980.00)
1	Calculadora electrónica (\$20.00)
1	Teléfono (\$120.00)
1	Perforadora (\$4.00)
1	Grapadora (\$4.00)

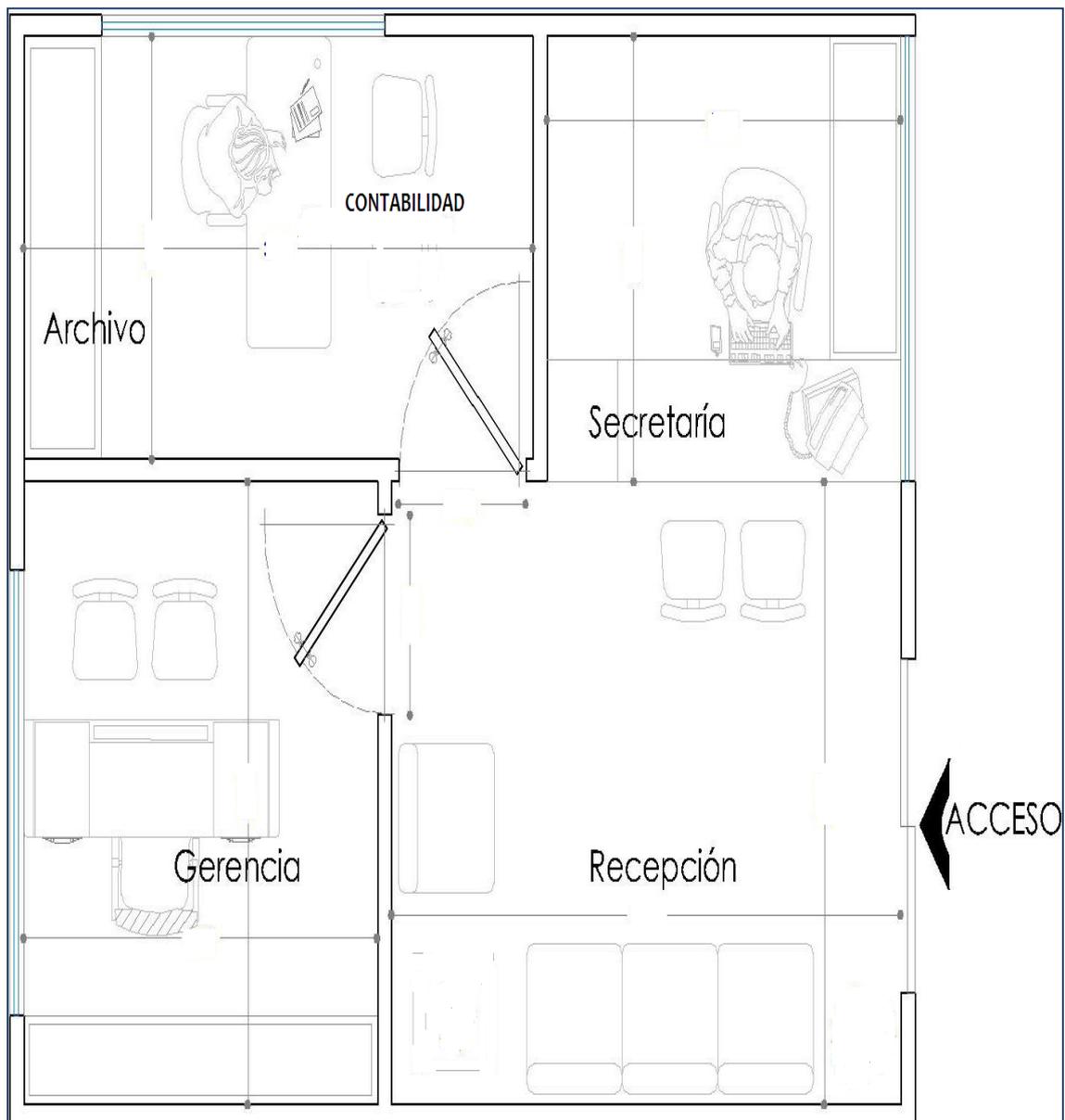
Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

4.4.4. Distribución en planta

Es importante tener en consideración todos los espacios que se requieran para llevar a cabo el servicio, puesto que los mismos permitirán una adecuada distribución del espacio para el proceso de servicio que se pretende ofrecer a los clientes es así que se presenta

Ilustración 11: Distribución en planta



Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

4.5. ESTUDIO ADMINISTRATIVO Y LEGAL

4.5.1. Organización legal

Para una adecuada gestión administrativa de la empresa es fundamental que se cuente con una coordinación eficaz de los recursos que son necesarios para el funcionamiento es decir de los recursos humanos, materiales y financieros.

De ahí que toda empresa independientemente del sector de la economía al cual pertenezca y desenvuelva sus actividades, debe enmarcarse por ley dentro de una figura legal. Claro está que dentro de la legislación ecuatoriana existen varias alternativas para que legalmente una empresa se constituya y que la unidad productiva se soporte en un marco legal.

Tabla 34: Alternativas legales

Nº	ALTERNATIVAS LEGALES	VENTAJAS
1	SOCIEDAD ANÓNIMA.	<ul style="list-style-type: none">- Baja inversión para su constitución, mínimo 800 dólares.- No existe un límite de socios.- Tiene una base legal definida en la Ley De Compañías.- Posee un mecanismo jurídico propio y dinámico orientado a separar la propiedad de la administración de la sociedad.- Los socios se obligan y tiene derechos de acuerdo al monto de sus obligaciones.
2	COMPAÑÍA LIMITADA.	<ul style="list-style-type: none">- Permite constituirse con un mínimo de 3 personas como socios fundadores.- El monto mínimo para su constitución es de 400 dólares.
3	SOCIEDAD DE HECHO.	<ul style="list-style-type: none">- No requiere mayores trámites ni requisitos para su constitución.- Está regida por el Código Civil Ecuatoriano.- No define un monto mínimo para su fundación y funcionamiento inicial.- Puede ser creada por dos personas o más que se obligan acorde a sus propias decisiones e intereses.- Los costos de constitución no son muy elevados.- Es ideal para conformar pequeñas empresas de asesoramiento, asistencia técnica, legal.

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

4.5.2. Constitución legal de la compañía.

En lo que corresponde al presente proyecto la empresa se va a constituir con personería jurídica con razón social de Sociedad Anónima, considerando que en este tipo de

personería jurídica son económicamente solventes, responsables y capacidad de negociación, y en lo correspondiente a la obtención de créditos, tasas de interés.

4.5.3. Trámites para la creación de la compañía

Los requisitos legales según la Superintendencia de Compañías para la constitución de una Compañía son los siguientes:

- a) Reservar el nombre en la Superintendencia de Compañías
- b) Solicitar con oficio al Banco que se desea aperturar la cuenta de integración de capital
- c) Presentar a la Superintendencia de Compañías 3 ejemplares de la escritura de constitución.
- d) Certificado de depósito de integración de capital
- e) Extracto de la constitución de la compañía
- f) Registro de la sociedad en el Registro mercantil
- g) Nombramiento del Presidente de la Compañía (inscrito en el registro mercantil)
- h) Nombramiento de Gerente de la Compañía (inscrito en el registro mercantil)
- i) Obtención del Registro Único de Contribuyentes
- j) Obtención de la Patente municipal
- k) Permiso de funcionamiento del cuerpo de bomberos

Cabe señalar que en la actualidad los tramites a realizarse en la Superintendencia de Compañías es posible realizarlo vía on –line, lo cual acorta el tiempo de legalización,

4.5.4. Organismos de vigilancia y control

Considerando que el tipo de empresa al que se quiere implementar está enfocado al sector del transporte, es así que los organismos que son los encargados de vigilar y controlar son:

Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre: Es el organismo que tiene capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones y tiene bajo su

dependencia a la Dirección Nacional de Transito, Consejos y Jefaturas de Transito, mismos que se encargan de conceder los permisos de operación.

Superintendencia de Compañías: Es el organismo que controla y vigila la organización, actividades, funcionamiento, disolución y liquidación de las compañías.

Servicio de Rentas Internas.- Es la institución encargada de recaudar y administrar los impuestos mediante las obligaciones tributarias.

Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Penipe.- En la actualidad esta institución es la encargada de asumir las competencias de la agencia Nacional de Transito por lo cual también regula el funcionamiento de este tipo de actividades.

4.5.5. Organización administrativa

MISIÓN

Ser una empresa de transporte de carga liviano mixto comprometido en brindar un servicio adecuado que satisfaga los usuarios del Cantón Penipe

VISIÓN

Ser reconocida como una empresa de transporte liviano mixto que se vincula de forma directa a los sectores productivos del cantón

Políticas

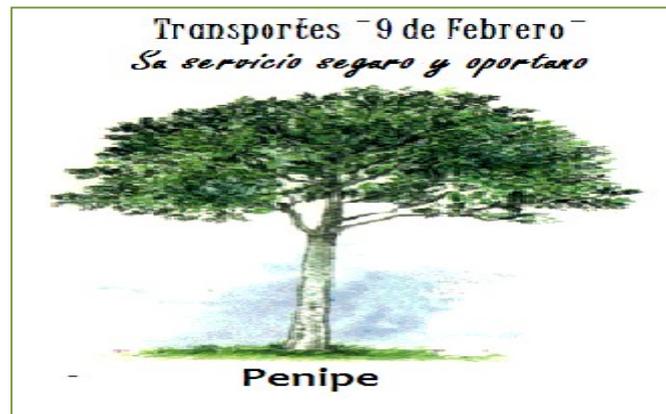
- Talento humano.- Impulsar el crecimiento profesional para brindar un servicio de eficiencia, lo cual garantiza el prestigio de la empresa

- Seguridad.- Mantenimiento oportuno de las unidades que disminuye riesgos durante la prestación del servicio de transporte, a través de un mantenimiento y chequeos respectivos de todas las unidades.
- Puntualidad.- Brindar un servicio oportuno a los clientes.
- Integridad.- Conservar principios de responsabilidad, honestidad y respeto

Valores

- Solidaridad
- Trabajo en equipo
- Transparencia
- Honestidad
- Equidad
- Responsabilidad social

Ilustración 12: Logotipo de la empresa



Elaborado por: Víctor Fray

4.5.6. Estructura administrativa

Es importante establecer el esquema de la organización de una forma eficiente lo cual permitirá coordinar las actividades del personal. Para lo cual se determina los niveles administrativos que conformaran la empresa del presente proyecto.

Se utilizara la estructura formal de tipo lineal como se observa en la Figura No. 1

Niveles administrativos de la empresa:

Nivel legislativo.- Se encargara de legislar la política a seguir en la empresa con las normas que regulen los procedimientos

Nivel ejecutivo.- Es el nivel encargado de gestionar, planificar, coordinar las actividades para la buena marcha de la empresa

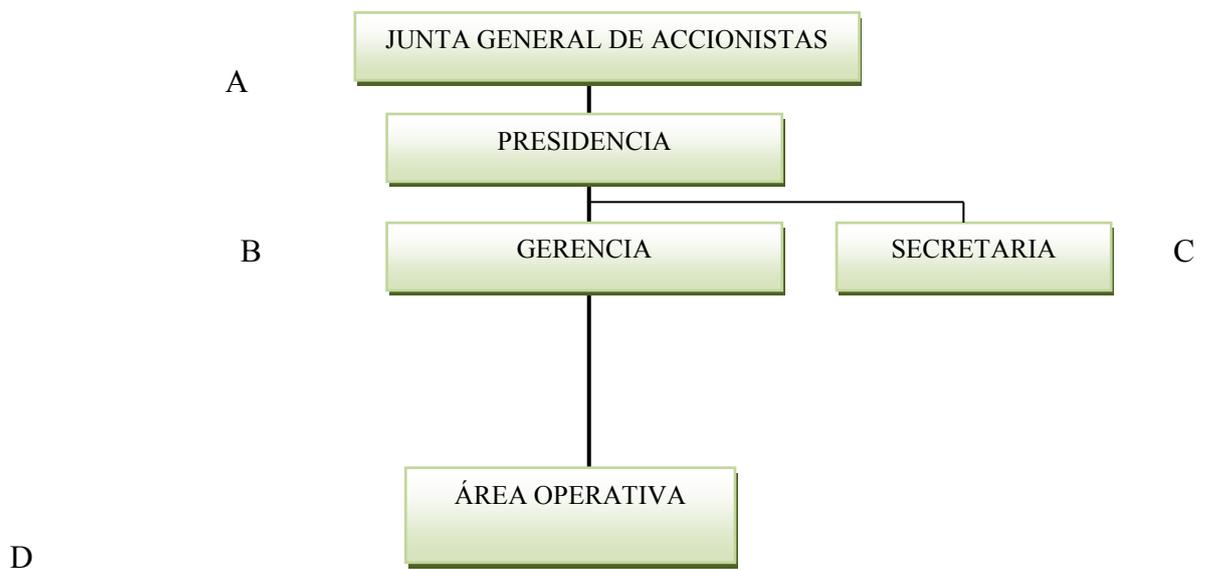
Nivel auxiliar o de apoyo.- Es el nivel encargo de brindar apoyo a los otros niveles ya sea en labores ejecutivas, asesora y operacionales

Nivel directivo.- Planea, orienta y dirige la vida administrativa de la empresa

Nivel asesor.- Sera el encargado únicamente de aconsejar, informar y preparar los proyectos en materia jurídica que permitan el crecimiento de la organización.

Nivel operativo.- Es el nivel que está directamente relacionado con la prestación del servicio

Figura 1: Organigrama Estructural de la Empresa

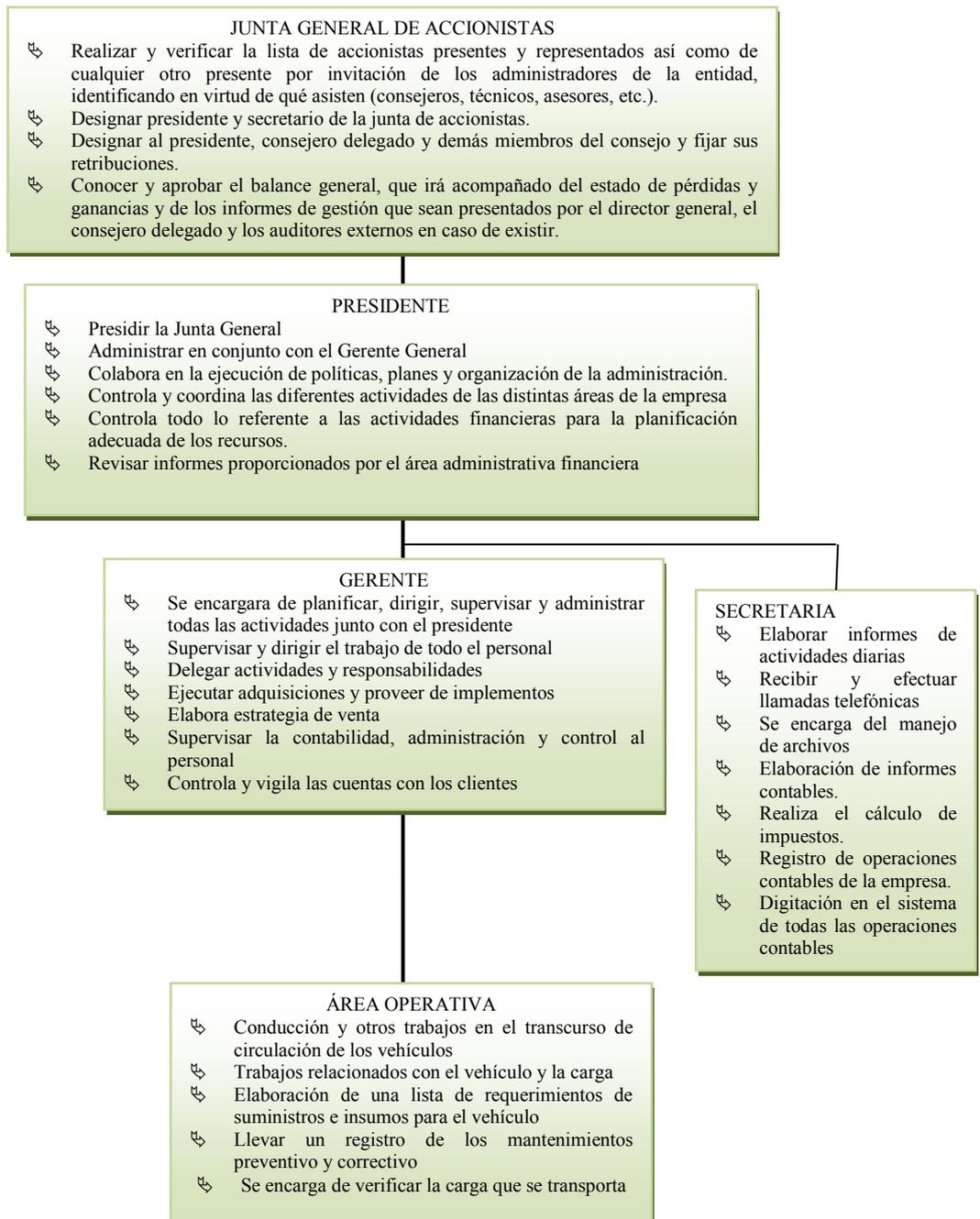


LEYENDA	
Nivel Directivo	A
Nivel Ejecutivo	B
Nivel Auxiliar	C
Nivel Operativo	D

Elaborado por: Víctor Fray

Se considera que toda empresa debe contar en forma clara con las jerarquías y atribuciones asignadas a los miembros o componentes de la misma, es preciso establecer el esquema de jerarquización y las atribuciones respectivas para la empresa de transporte de carga liviano mixto, como se puede observar a continuación:

Figura 2: Orgánico funcional de la empresa



Elaborado por: Víctor Fray

4.5.7. Clasificación de puestos

Considerando que toda empresa debe tener su estructura funcional definida para el desempeño de las actividades, por lo cual es importante conocer las responsabilidades y requisitos que cada puesto de la empresa que se pretende implantar, a continuación se detalla los cargos propuestos:

CARGO: Presidente
Es el socio de la Compañía nombrado por la Junta General de Accionistas
FUNCIONES: <ul style="list-style-type: none">↗ Presidir la Junta General↗ Administrar en conjunto con el Gerente General↗ Colabora en la ejecución de políticas, planes y organización de la administración.↗ Controla y coordina las diferentes actividades de las distintas áreas de la empresa↗ Controla todo lo referente a las actividades financieras para la planificación adecuada de los recursos.↗ Revisar informes proporcionados por el área administrativa financiera
COMPETENCIAS: <ul style="list-style-type: none">↗ Ser negociador↗ Ser creativo↗ Innovador↗ Arriesgado dentro del escenario posible↗ Luchador↗ Estratega↗ Visionario

CARGO: Gerente
FUNCIONES: <ul style="list-style-type: none">↗ Se encargara de planificar, dirigir, supervisar y administrar todas las actividades junto con el presidente↗ Supervisar y dirigir el trabajo de todo el personal↗ Delegar actividades y responsabilidades↗ Ejecutar adquisiciones y proveer de implementos↗ Elabora estrategia de venta↗ Supervisar la contabilidad, administración y control al personal↗ Controla y vigila las cuentas con los clientes
REQUISITOS: <ul style="list-style-type: none">↗ Administrador de empresas↗ Experiencia: 3 años mínimo
COMPETENCIAS: <ul style="list-style-type: none">↗ Conocer ampliamente el sector de transportes↗ Negociante y emprendedor↗ Ser una persona proactiva↗ Ser creativo↗ Ser arriesgado con argumentos lógicos↗ Estratega
SUELDO: \$ 500.00

CARGO: Secretaria
FUNCIONES:
<ul style="list-style-type: none"> ↵ Elaborar informes de actividades diarias ↵ Recibir y efectuar llamadas telefónicas ↵ Se encarga del manejo de archivos
REQUISITOS:
<ul style="list-style-type: none"> ↵ Ser secretaria profesional o al menos un curso de secretariado ↵ Experiencia laboral: 1 año ↵ Presentación personal aceptable ↵ Buena relacionista publica
COMPETENCIAS:
<ul style="list-style-type: none"> ↵ Buen genio ↵ Colaboradora ↵ Creativa ↵ Innovadora ↵ Negociadora ↵ Tenga buen manejo de la comunicación
SUELDO: \$ 354.00

CARGO: Chofer
FUNCIONES:
<ul style="list-style-type: none"> ↵ Conducción y otros trabajos en el transcurso de circulación de los vehículos ↵ Trabajos relacionados con el vehículo y la carga ↵ Elaboración de una lista de requerimientos de suministros e insumos para el vehículo ↵ Llevar un registro de los mantenimientos preventivo y correctivo ↵ Se encarga de verificar la carga que se transporta
REQUISITOS:
<ul style="list-style-type: none"> ↵ Licencia profesional tipo C ↵ Experiencia mínima: 2 años
COMPETENCIAS:
<ul style="list-style-type: none"> ↵ Tenga buen manejo de la comunicación ↵ Ordenado ↵ Presentable
SUELDO: \$354.00

Elaborado por: Víctor Fray

4.6 ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO

4.6.1. Inversión total del proyecto

La inversión del presente proyecto está dada por los activos fijos, capital de trabajo y los gastos diferidos.

Tabla 35: Inversión total

Rubro	Valor USD
Inversión fija	\$ 116.803,00
Capital de trabajo	\$ 35.178,40
Gastos Diferidos	\$ 1.260,00
Total Inversión	\$ 153.241.40

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

4.6.1.1 Inversión sobre activos fijos

La inversión fija se considera el conjunto de bienes tangibles que utilizara la empresa para la realización de sus actividades y que se deprecian por el uso y transcurso del tiempo.

Tabla 36: Inversión Fija

COMPONENTES INVERSIÓN FIJA	VALOR	%
Maquinaria y Equipo (Vehículos)	\$ 115.150,00	98,58
Muebles y equipo de oficina	\$ 1.653,00	1,42
TOTAL	\$ 116.803,00	100,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 37: Gasto Arriendo

CONCEPTO	VALOR UNITARIO USD	VALOR TOTAL USD
Arriendo	90	1080
TOTAL		1080

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 38: Maquinaria y equipos

Cant	Descripción	Valor Unitario	Costo en Total
5	Camioneta doble cabina	\$ 23.000,00	\$ 115.000,00
1	Extintor de incendios	\$ 100,00	\$ 100,00
1	Juego de herramientas	\$ 50,00	\$ 50,00
TOTAL			\$ 115.150,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 39: Muebles y Equipos de oficina

DESCRIPCIÓN	CANT.	VR. UNITARIO	VR. TOTAL
Escritorio ejecutivo	1	\$ 80,00	\$ 80,00
Escritorio secretaria	1	\$ 40,00	\$ 40,00
Silla giratoria ejecutiva	2	\$ 50,00	\$ 100,00
Silla fijas	6	\$ 30,00	\$ 180,00
Computadores con impresora	1	\$ 980,00	\$ 980,00
Archivador	1	\$ 45,00	\$ 45,00
Teléfonos	1	\$ 120,00	\$ 120,00
Basureros	4	\$ 20,00	\$ 80,00
Calculadora electrónica	1	\$ 20,00	\$ 20,00
Grapadora	1	\$ 4,00	\$ 4,00
Perforadora	1	\$ 4,00	\$ 4,00
TOTAL			\$ 1.653,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

4.6.1.2. Inversión activos diferidos

Tabla 40: Resumen Activos diferidos

Cargos Diferidos	Valor
Permisos	\$ 200,00
Patente	\$ 200,00
Estudios	\$ 600,00
Minuta	\$ 60,00
Notario	\$ 200,00
TOTAL	\$ 1.260,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Para que la empresa empiece sus actividades y se revista de una forma jurídica es necesario realizar varios actos y tramites dispuestos legalmente.

Tabla 41: Gastos de organización

GASTOS DE ORGANIZACIÓN	
Notaria	200
Minuta	60
Permisos	200
Patenta	200
TOTAL	660

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Los gastos de puesta en marcha corresponden al conjunto de actividades necesarias para determinar diferencias, defectos o imperfecciones de la instalación de la infraestructura.

Tabla 42: Gastos puesta en marcha

GASTOS PUESTA EN MARCHA	
Estudios	600

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

4.6.1.3 Inversión de capital de trabajo

El capital de trabajo es el considerado el recurso económico que se destina para el funcionamiento inicial y permanente de la empresa, y que permite cubrir un desfase natural de ingresos y egresos. Por ello para determinar el capital de trabajo se toman en consideración los costos operativos.

Es así que el requerimiento de capital de trabajo para un año de actividad se encuentra formado por los siguientes rubros:

Tabla 43: Combustible

CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD (Para las 5camionetas)	P.U. \$	VALOR DIARIO	VALOR MENSUAL	VALOR ANUAL
Combustible	GALONES	30	1,03	30,9	927,00	11124,00
TOTAL						\$ 11.124,00

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 44: Mano de obra directa

No.	Cargo	Sueldo	Beneficios de Ley		Total Mensual	Total Anual
			Décimo tercer	Décimo cuarto		
1	Chofer	\$ 543,00	\$ 543,00	\$ 354,00	\$ 543,00	\$ 7.413,00
	Total	\$ 543,00	\$ 543,00	\$ 354,00	\$ 543,00	\$ 7.413,00

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Nota: Se aclara que solo se requiere los servicios de un solo chofer, debido a que los demás vehículos serán manejados por los accionistas de la compañía

Tabla 45: Insumos

CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	Valor mensual	Valor anual
Aceites	Galón	1	\$ 30,00	\$ 30,00
Grasas	Galón	1	\$ 22,00	\$ 22,00
Aditivos	Galón	1	\$ 8,00	\$ 8,00
TOTAL				\$ 60,00

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 46: Útiles de aseo

CONCEPTO	UNIDAD	P.U. \$	Mensual	Anual
			P.T. \$	P.T. \$
Baldes	1	\$ 1,80	\$ 1,80	\$ 21,60
Desinfectante	2	\$ 2,20	\$ 4,40	\$ 52,80
Escoba	1	\$ 1,50	\$ 1,50	\$ 18,00
Fundas para desecho	2	\$ 0,50	\$ 1,00	\$ 12,00
Papel higiénico	1	\$ 10,00	\$ 10,00	\$ 120,00
TOTAL			\$ 18,70	\$ 224,40

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 47: Gastos Administrativos

No.	Cargo	Sueldo	Beneficios de Ley		Sueldo mensual	Total Anual
			Décimo Tercero	Décimo cuarto		
1	Gerente	\$ 500,00	\$ 354,00	\$ 354,00	\$ 500,00	\$ 6.708,00
1	Secretaria - Contador	\$ 354,00	\$ 354,00	\$ 354,00	\$ 354,00	\$ 4.956,00
	Total	\$ 854,00	\$ 708,00	\$ 708,00	\$ 854,00	\$ 11.664,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 48: Gastos de publicidad

GASTOS DE PUBLICIDAD	UNIDAD	CANTIDAD	COSTO UNIT. MENSUAL	TOTAL ANUAL
Publicidad y promoción (Tarjetas, volantes)	Cuña y anuncio	1	\$ 125,00	\$ 1.500,00
				\$ 1.500,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 49: Suministros de oficina

CONCEPTO	UNIDAD	Valor unitario	Valor total Anual
Resma papel bond	2	\$ 4,00	\$ 8,00
Carpetas	10	\$ 0,10	\$ 1,00
Otros útiles de oficina	4	\$ 4,00	\$ 16,00
TOTAL			\$ 25,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 50: Servicios básicos

DESCRIPCIÓN	CANT.	VR. Mensual	VR. TOTAL
Agua	12	\$ 25,00	\$ 300,00
Luz	12	\$ 80,00	\$ 960,00
Teléfono	12	\$ 50,00	\$ 600,00
Internet	12	\$ 19,00	\$ 228,00
TOTAL			\$ 2.088,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 51: Resumen Inversión Capital de trabajo

CONCEPTO	VALOR USD
COSTOS DIRECTOS	
Combustible	\$ 11.124,00
Insumos	\$ 60,00
Mano de Obra directa	\$ 7.413,00
Arriendo	\$ 1.080,00
TOTAL	\$ 19.677,00
COSTOS INDIRECTOS	
Útiles de aseo	\$ 224,40
Gastos Administrativos	\$ 11.664,00
Gastos de ventas	\$ 1.500,00
Servicios básicos	\$ 2.088,00
Suministros de oficina	\$ 25,00
TOTAL	\$ 15.501,40
CAPITAL DE TRABAJO	\$ 35.178,40

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

4.6.2. Financiamiento

El financiamiento se refiere el conjunto de acciones, trámites y demás actividades necesarias para la obtención de fondos para financiar el proyecto. La estructura del financiamiento está dada por recursos propios y de terceros.

4.6.2.1. Fuentes de financiamiento

En el presente caso de la empresa a constituirse solicitara a la CFN (Corporación Financiera Nacional) institución quien otorgara la oportunidad de crédito que facilitara la puesta en marcha del proyecto, en la cual se obtendrá un crédito de \$125.000,00. Para un periodo de 5 años una tasa del 7%.

Estructura del financiamiento

El proyecto se encuentra financiado en el 81,57% con recursos ajenos y el 18,43% con recursos propios.

Tabla 52: Estado de Fuentes y Usos

ACTIVO FIJO	VALOR USD	CAPITAL PROPIO		FINANCIAMIENTO	
		VALOR	%	VALOR	%
Maquinaria y Equipos	\$ 115.150,00			\$ 115.150,00	75,14
Equipos y Muebles de oficina	\$ 1.653,00	\$ 1.653,00	1,08		
	\$ 116.803,00				
CAPITAL DE TRABAJO					
Mano de obra directa	\$ 7.413,00	\$ 7.413,00	4,84		
Combustible	\$ 11.124,00	\$ 11.124,00	7,26		
Insumos	\$ 60,00	\$ 60,00	0,04		
Útiles de aseo	\$ 224,40	\$ 224,40	0,15		
Servicios básicos	\$ 2.088,00	\$ 2.088,00	1,36		
Suministros de oficina	\$ 25,00	\$ 25,00	0,02		
Gastos de ventas	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	0,98		
Gastos administrativos	\$ 11.664,00	1814,00	1,18	\$ 9.850,00	6,43
Gasto arriendo	\$ 1.080,00	1080,00	0,70		
	\$ 35.178,40				
GASTOS DIFERIDOS					
Permisos	\$ 200,00	200	0,13		
Patente	\$ 200,00	200	0,13		
Estudios	\$ 600,00	600	0,39		
Minuta	\$ 60,00	60	0,04		
Notario	\$ 200,00	200	0,13		
	\$ 1.260,00				
TOTAL	153241,40	\$ 28.241,40	18,43	\$ 125.000,00	81,57

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 53: Tabla de amortización de la deuda

Préstamo		125000			
Tasa		7% anual			
AÑO	VALOR DEL PRÉSTAMO	PAGO A PRINCIPAL	INTERESES	CUOTA A PAGAR	SALDO
0	125.000	0.00	0.00	0.00	125.000
1		25.000,00	8.750	33.750	91.250,00
2		25.000,00	6.388	31.388	59.862,50
3		25.000,00	5.388	30.388	29.474,88
4		25.000,00	2.653	27.653	1.822,14
5		25.000,00	164	25.164	

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 54: Depreciación activos fijos

Activos Fijos	Valor	Número de Años	Depreciación año 1	Depreciación año 2	Depreciación año 3	Depreciación año 4	Depreciación año 5	Valor Residual
Equipo y herramientas de producción del servicio	\$ 115.150,00	10	\$ 11.515,00	\$ 11.515,00	\$ 11.515,00	\$ 11.515,00	\$ 11.515,00	\$ 57.575,00
Equipo de computo	\$ 980,00	3	\$ 323,40	\$ 323,40	\$ 323,40	\$ -	\$ -	\$ 9,80
Muebles y equipos de oficina	\$ 1.653,00	10	\$ 165,30	\$ 61,60	\$ 165,30	\$ 61,60	\$ 61,60	\$ 515,40
Total Depreciación			\$ 12.003,70	\$ 11.900,00	\$ 12.003,70	\$ 11.576,60	\$ 11.576,60	\$ 58.100,20

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 55: Amortizaciones

Gastos Diferidos	Valor	Número de Años	Amortización Año 1	Amortización Año 2	Amortización Año 3	Amortización Año 4	Amortización Año 5
Permisos	\$ 200,00	5	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00
Patente	\$ 200,00	5	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00
Estudios	\$ 600,00	5	\$ 120,00	\$ 120,00	\$ 120,00	\$ 120,00	\$ 120,00
Minuta	\$ 60,00	5	\$ 12,00	\$ 12,00	\$ 12,00	\$ 12,00	\$ 12,00
Notario	\$ 200,00	5	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00
Total Amortización			\$ 252,00				

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 56: Costos de operación proyectados

COSTOS DE OPERACIÓN PROYECTADOS										
COSTOS	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Mano de obra directa	\$ 7.413,00	\$ 7.783,65	\$ 8.172,83	\$ 8.581,47	\$ 9.010,55	\$ 9.461,08	\$ 9.934,13	\$ 10.430,84	\$ 10.952,38	\$ 11.500,00
Materia prima (Combustible)	\$ 11.124,00	\$ 11.680,20	\$ 12.264,21	\$ 12.877,42	\$ 13.521,29	\$ 14.197,36	\$ 14.907,22	\$ 15.652,59	\$ 16.435,21	\$ 17.256,98
Materiales directos (insumos)	\$ 60,00	\$ 63,00	\$ 66,15	\$ 69,46	\$ 72,93	\$ 76,58	\$ 80,41	\$ 84,43	\$ 88,65	\$ 93,08
Materiales indirectos (Útiles de oficina)	\$ 224,40	\$ 235,62	\$ 247,40	\$ 259,77	\$ 272,76	\$ 286,40	\$ 300,72	\$ 315,75	\$ 331,54	\$ 348,12
Suministros	\$ 2.088,00	\$ 2.192,40	\$ 2.302,02	\$ 2.417,12	\$ 2.537,98	\$ 2.664,88	\$ 2.798,12	\$ 2.938,03	\$ 3.084,93	\$ 3.239,17
Depreciación	\$ 12.003,70	\$ 11.900,00	\$ 12.003,70	\$ 11.576,60	\$ 11.576,60			\$ -	\$ -	\$ -
Amortización	\$ 252,00	\$ 252,00	\$ 252,00	\$ 252,00	\$ 252,00					
TOTAL COSTO DE OPERACIÓN	\$ 33.165,10	\$ 34.106,87	\$ 35.308,31	\$ 36.033,84	\$ 37.244,11	\$ 26.686,28	\$ 28.020,60	\$ 29.421,63	\$ 30.892,71	\$ 32.437,34
Gastos administrativos	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00
Gastos de ventas	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00
Gasto arriendo	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00	\$ 1.080,00
Gastos financieros	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL GASTOS	\$ 37.585,86	\$ 14.244,00								
COSTO TOTAL	\$ 70.750,96	\$ 71.692,73	\$ 72.894,17	\$ 73.619,70	\$ 74.829,96	\$ 40.930,28	\$ 42.264,60	\$ 43.665,63	\$ 45.136,71	\$ 46.681,34
Unidades producidas	201600,00	222264,00	245046,06	270163,28	297855,02	328385,16	362044,64	399154,21	440067,52	485174,44
Costo unitario	0,35	0,32	0,30	0,27	0,25	0,12	0,12	0,11	0,10	0,10

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Victor Fray

Tabla 57: Costos fijos y variables

COSTOS	VARIABLES	FIJOS
Mano de obra directa	\$ 7.413,00	
Materia prima	\$ 11.124,00	
Materiales directos	\$ 60,00	
Materiales indirectos	\$ 224,40	
Servicios básicos	\$ 2.088,00	
Depreciación		\$ 58.100,20
Amortización		\$ 252,00
Gastos administrativos		\$ 11664,00
Gastos de ventas		\$ 1.500,00
Gastos financieros		\$ 23.341,86
TOTAL	\$ 20.909,40	\$ 94.858,06

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Ingresos

Los ingresos están dados por las operaciones habituales que la empresa realiza lo cual es cuantificables en un período determinado.

Tabla 58: Estimación de ingresos

Detalle	Precio	Numero de servicios	ventas Anuales
Servicio de transporte	\$ 3,50	57600	201600
TOTAL VENTAS			\$ 201.600,00

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Presupuesto de ingresos

El presupuesto de ingresos es la proyección del comportamiento de la empresa.

Tabla 59: Presupuesto de ingresos

PRESUPUESTO DE INGRESOS										
VENTAS	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Numero de servicios	57600	60480	63504	66679	70013	73514	77190	81049	85101	89357
PRECIO DE VENTA	3,50	3,68	3,86	4,05	4,25	4,47	4,69	4,92	5,17	5,43
TOTAL DE INGRESOS	201600,00	222264,00	245046,06	270163,28	297855,02	328385,16	362044,64	399154,21	440067,52	485174,44

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Es un incremento que representa el nivel de operación en que los ingresos totales son iguales a los costos totales, cualquier cambio en este nivel producirán una utilidad o pérdida. Sin embargo ésta no constituye una herramienta para evaluar la rentabilidad de la inversión, pero brinda una importante referencia del nivel de producción. Antes de determinar el punto de equilibrio es necesario clasificar los costos fijos y variables como se lo hace en el cuadro posterior.

Punto de equilibrio del volumen de ventas

La fórmula para obtener el punto de equilibrio del volumen de ventas es la siguiente:

$$PE(ventas) = \frac{Costos\ Fijos}{1 - \frac{Costos\ Variables}{Ventas}}$$

Punto de equilibrio de producción física

La fórmula para obtener el punto de Equilibrio en unidades es la siguiente:

$$PE \text{ (Unidades)} = \frac{\text{Costos Fijos}}{PU - CVU}$$

En donde:

PU= Precio de Venta Unitario

CF= Costos Fijos

CV= Costo Variable

V = Ventas Totales

CVU= Costo Variable Unitario

Tabla 60: Punto de equilibrio

AÑOS	INGRESOS TOTALES	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTO VARIABLE UNITARIO	NUMERO DE SERVICIOS	COSTO TOTAL	P.E. USD	PRECIO DE VENTA	P.E CANTIDAD
1	201600,00	\$ 48.761,56	\$ 20.909,40	0,36	57600	\$ 69.670,96	\$ 54.404,21	3,50	15544
2	222264,00	\$ 51.199,63	\$ 21.954,87	0,36	60480	\$ 73.154,50	\$ 56.811,37	3,68	15459
3	245046,06	\$ 53.759,62	\$ 23.052,61	0,36	63504	\$ 76.812,23	\$ 59.342,21	3,86	15379
4	270163,28	\$ 56.447,60	\$ 24.205,24	0,36	66679	\$ 80.652,84	\$ 62.002,72	4,05	15303
5	297855,02	\$ 59.269,98	\$ 25.415,51	0,36	70013	\$ 84.685,48	\$ 64.799,19	4,25	15232
6	328385,16	\$ 62.233,47	\$ 26.686,28	0,36	73514	\$ 88.919,76	\$ 67.738,24	4,47	15164
7	362044,64	\$ 65.345,15	\$ 28.020,60	0,36	77190	\$ 93.365,74	\$ 70.826,82	4,69	15101
8	399154,21	\$ 68.612,41	\$ 29.421,63	0,36	81049	\$ 98.034,03	\$ 74.072,27	4,92	15041
9	440067,52	\$ 72.043,03	\$ 30.892,71	0,36	85101	\$ 102.935,73	\$ 77.482,28	5,17	14984
10	485174,44	\$ 75.645,18	\$ 32.437,34	0,36	89357	\$ 108.082,52	\$ 81.064,94	5,43	14930

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 61: Estado de Resultados Proyectado

	Cuentas	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
	VENTAS	\$ 201.600,00	\$ 222.264,00	\$ 245.046,06	\$ 270.163,28	\$ 297.855,02	\$ 328.385,16	\$ 362.044,64	\$ 399.154,21	\$ 440.067,52	\$ 485.174,44
-	COSTOS DE PRODUCCIÓN	\$ 79.261,60	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00	\$ 90.394,00
=	UTILIDAD BRUTA EN VENTAS	\$ 122.338,40	\$ 131.870,00	\$ 154.652,06	\$ 179.769,28	\$ 207.461,02	\$ 237.991,16	\$ 271.650,64	\$ 308.760,21	\$ 349.673,52	\$ 394.780,44
-	GASTOS OPERACIONALES										
	GASTOS ADMINISTRATIVOS	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 11.664,00	\$ 21.576,00	\$ 21.576,00	\$ 21.576,00	\$ 21.576,00	\$ 21.576,00
	GASTOS FINANCIEROS	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ 23.341,86	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	GASTOS DE VENTAS	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00
=	UTILIDAD ANTES PARTICIPACIÓN	\$ 85.832,54	\$ 95.364,14	\$ 118.146,20	\$ 143.263,43	\$ 170.955,16	\$ 214.915,16	\$ 248.574,64	\$ 285.684,21	\$ 326.597,52	\$ 371.704,44
-	15% TRABAJADORES	\$ 12.874,88	\$ 14.304,62	\$ 17.721,93	\$ 21.489,51	\$ 25.643,27	\$ 32.237,27	\$ 37.286,20	\$ 42.852,63	\$ 48.989,63	\$ 55.755,67
=	UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	\$ 72.957,66	\$ 81.059,52	\$ 100.424,27	\$ 121.773,91	\$ 145.311,89	\$ 182.677,88	\$ 211.288,44	\$ 242.831,58	\$ 277.607,89	\$ 315.948,77
-	25% IMPUESTO A LA RENTA	\$ 18.239,42	\$ 20.264,88	\$ 25.106,07	\$ 30.443,48	\$ 36.327,97	\$ 45.669,47	\$ 52.822,11	\$ 60.707,89	\$ 69.401,97	\$ 78.987,19
=	UTILIDAD NETA	\$ 54.718,25	\$ 60.794,64	\$ 75.318,21	\$ 91.330,43	\$ 108.983,92	\$ 137.008,41	\$ 158.466,33	\$ 182.123,68	\$ 208.205,92	\$ 236.961,58

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 62: Flujo Neto de Caja Proyectado

FASE	INVERSIÓN	OPERACIONAL									
AÑO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
NIVEL DE PRODUCCIÓN											
ENTRADAS DE EFECTIVO											
1. Recursos financieros	\$ 153.241,40										
2. Utilidad Operativa		\$ 72.957,66	\$ 81.059,52	\$ 100.424,27	\$ 121.773,91	\$ 145.311,89	\$ 182.677,88	\$ 211.288,44	\$ 242.831,58	\$ 277.607,89	\$ 315.948,77
3. Depreciación		\$ 12.003,70	\$ 11.900,00	\$ 12.003,70	\$ 11.576,60	\$ 11.576,60					
4. Amortización		\$ 252,00	\$ 252,00	\$ 252,00	\$ 252,00	\$ 252,00					
TOTAL ENTRADAS DE EFECTIVO		\$ 85.213,36	\$ 93.211,52	\$ 112.679,97	\$ 133.602,51	\$ 157.140,49	\$ 182.677,88	\$ 211.288,44	\$ 242.831,58	\$ 277.607,89	\$ 315.948,77
SALIDAS DE EFECTIVO											
1. Activos Totales											
2. Incremento de Activos totales											
3. Costos de Financiación		\$ 8.750,00	\$ 6.387,50	\$ 5.387,63	\$ 2.652,74	\$ 163,99					
4. Pago de Préstamo (cuota principal)		\$ 25.000,00	\$ 25.000,00	\$ 25.000,00	\$ 25.000,00	\$ 25.000,00					
5. Impuesto y Participación de utilidades		\$ 31.114,30	\$ 34.569,50	\$ 42.828,00	\$ 51.932,99	\$ 61.971,25	\$ 77.906,74	\$ 90.108,31	\$ 103.560,53	\$ 118.391,60	\$ 134.742,86
TOTAL SALIDAS DE EFECTIVO		\$ 64.864,30	\$ 65.957,00	\$ 73.215,62	\$ 79.585,73	\$ 87.135,24	\$ 77.906,74	\$ 90.108,31	\$ 103.560,53	\$ 118.391,60	\$ 134.742,86
ENTRADAS MENOS SALIDAS	0.00	\$ 20.349,07	\$ 27.254,52	\$ 39.464,35	\$ 54.016,78	\$ 70.005,25	\$ 104.771,14	\$ 121.180,13	\$ 139.271,05	\$ 159.216,29	\$ 181.205,91
SALDO ACUMULADO DE EFECTIVO	0.00	\$ 20.349,07	\$ 47.603,59	\$ 87.067,93	\$ 141.084,72	\$ 211.089,96	\$ 315.861,10	\$ 437.041,24	\$ 576.312,29	\$ 735.528,58	\$ 916.734,49

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Tabla 63: Flujo de Caja Proyectado

FASE	INVERSIÓN	OPERACIONAL									
AÑO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
NIVEL DE PRODUCCIÓN											
A. INGRESOS OPERACIONALES											
Recuperación por ventas		201.600	222.264	245.046	270.163	297.855	328.385	362.045	399.154	440.068	485.174
B: EGRESOS OPERACIONALES											
Materiales directos		\$ 11.184,00	\$ 11.743,20	\$ 12.330,36	\$ 12.946,88	\$ 13.594,22	\$ 14.273,93	\$ 14.987,63	\$ 15.737,01	\$ 16.523,86	\$ 17.350,05
Mano de Obra directa		\$ 7.413,00	\$ 7.783,65	\$ 8.172,83	\$ 8.581,47	\$ 9.010,55	\$ 9.461,08	\$ 9.934,13	\$ 10.430,84	\$ 10.952,38	\$ 11.500,00
Gastos generales de producción		2.088	2.192	2.302	2.417	2.538	2.665	2.798	2.938	3.085	3.239
Gastos de administración		11.664	11.664	11.664	11.664	11.664	11.664	11.664	11.664	11.664	11.664
Gasto de ventas		1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
C. FLUJO OPERACIONAL (A-B)		167.751	187.381	209.077	233.054	259.548	288.821	321.161	356.884	396.342	439.921
D. INGRESOS NO OPERACIONALES											
Crédito Contraído		0.00									
Otros Ingresos (valor de salvamento – amortización)		58.352	58.352	58.352	58.352	58.352					
Otros egresos											
E. EGRESOS NO OPERACIONALES											
Pago de interés		8.750	6.388	5.388	2.653	164					
Pago de crédito de largo plazo		25.000	25.000	25.000	25.000	25.000					
Pago de participación utilidades		12.875	14.305	17.722	21.490	25.643					
Pago de impuestos		18.239	20.265	25.106	30.443	36.328					
Construcciones civiles – Terreno	1.080										
Maquinaria Equipos	115.150										
Muebles y Enseres	1.653										
Cargos preoperativos	1.260										

F. FLUJO NO OPERACIONAL (D-E)	0.00	-6.512	-7.605	-14.863	-21.234	-28.783	0	0	0	0	0
G. FLUJO NETO GENERADO (C+F)	0.00	161.239	179.776	194.213	211.820	230.765	288.821	321.161	356.884	396.342	439.921
H. SALDO INICIAL DE CAJA	0.00	0.00	161.239	341.015	535.228	747.049	977.814	1.266.635	1.587.796	1.944.680	2.341.023
I. SALDO FINAL DE CAJA	0.00	161.239	341.015	535.228	747.049	977.814	1.266.635	1.587.796	1.944.680	2.341.023	2.780.944

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

4.6.3. Evaluación económica – financiera

La evaluación financiera de proyectos permite una medición del nivel de utilidad que obtienen los empresarios como en rédito al riesgo de utilizar sus recursos económicos en la inversión que se pretende elegir.

Es por ello que la evaluación financiera y económica permite determinar es factible o no, a través del uso para ello índices financieros, cálculos matemáticos, proyecciones, etc.

4.6.3.1. Calculo Valor Actual neto (VAN)

Valor Actual Neto significa traer a valores de hoy los flujos futuros y se calculan sacando la diferencia entre todos los ingresos y los egresos o en su defecto el flujo neto de caja expresado en moneda actual a través de una tasa de descuento específica. En función de estos resultados, este criterio sugiere el proyecto debe aceptarse si su valor actual neto (VAN) es igual o superior.

Tabla 64: Calculo Del VAN

TASA DE ATRACTIVIDAD %		7,0%
AÑOS	FLUJO DE CAJA	FLUJO DE CAJA ACTUALIZADO AL 7%
0	- 153.241,40	- 153.241,40
1	161.238,90	150.690,56
2	341.014,85	297.855,58
3	535.228,27	436.905,70
4	747.048,55	569.919,76
5	977.813,78	697.167,71
	VAN	1.999.297,92

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

4.6.3.2. Tasa interna de retorno (TIR)

El resultado de la evaluación financiera de un proyecto depende del valor de la tasa de descuento, ya que esta es fundamental en la actualización de los flujos de caja

Tabla 65: Tasa Interna de Retorno

AÑO	FLUJO DE EFECTIVO
Inversión inicial	-153241,40
1	161.239
2	341.015
3	535.228
4	747.049
5	977.814
TIR =	171%

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

La TIR es mayor que la TMAR lo que significa que la recuperación supera la expectativa del inversionista

4.6.3.3. Periodo de recuperación de la inversión

El periodo de recuperación de la inversión o periodo de recuperación del proyecto aplicando un factor activo del 7.0% (tasa de actualización) es al año lo que determina un escenario optimista para la inversión

Tabla 66: Periodo de recuperación de la Inversión

	INGRESOS	INVERSIÓN
AÑOS		153.241,40
1	20.349,07	
2	27.254,52	
3	39.464,35	
4	54.016,78	
5	70.005,25	
TOTAL	211.089,96	
PROMEDIO	42.217,99	

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

PRC=	<u>Inversión Neta</u>	=	<u>153.241,40</u>
	Beneficio anual promedio		42.217,99
PRC=	3,63		
PREC=	3AÑOS, 6MESES, 90 días		

4.7. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

Es importante que se realice el análisis de los impactos que origina el presente proyecto, considerando que contribuye al desarrollo de la sociedad en el sentido de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona. Para el análisis de los impactos se cuantifica a través de variables a las que se les otorga valores según el grado de influencia para obtener indicadores cualitativos positivos o negativos.

Tabla 67: Impactos

CALIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
-3	Impacto negativo
-2	Impacto negativo
-1	Impacto negativo
0	Ningún nivel de impacto
1	Impacto positivo
2	Impacto positivo
3	Impacto positivo

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

4.7.1. Impacto social

Tabla 68: Impacto social del proyecto

INDICADORES	CALIFICACIÓN						
	-3	-2	-1	0	1	2	3
1.-Incremento de fuentes de empleo							
2.-Incremento en la utilización de este servicio							
3.-Mejoramiento de las condiciones de vida de la población Cantón Penipe							
4.- Cambio de hábitos de consumo							
5.- Comodidad y calidad							
TOTAL						4	9

Fuente: Observación directa
Elaborado por: Víctor Fray

Nivel de impacto social = 13/5

Nivel de impacto social = 2,6

Nivel de impacto social = Medio positivo

Análisis.- Se observa que existirá un incremento de fuentes de empleo lo cual es un aporte positivo para la comunidad, y a su vez permitirá que mejore las condiciones de vida, considerando que mejorar sus ingresos para las familias que realizan este servicio, los usuarios tendrán una atención adecuada y de cierto modo el servicio ayuda a mejorar el ambiente laboral.

4.7.2. Impacto ambiental

Tabla 69: Impacto ambiental del proyecto

INDICADORES	CALIFICACIÓN						
	-3	-2	-1	0	1	2	3
1.- Preservación del medio ambiente							
2.-Cumplimiento de la legislación y reglamentos ambientales							
3.- Preservación de recursos naturales							
4.- Alteración de la calidad del aire							
TOTAL			-2			4	

Fuente: Observación directa

Elaborado por: Víctor Fray

Nivel de impacto social = 2/4

Nivel de impacto social = 0,5

Nivel de impacto social = Bajo positivo

Análisis.- En lo que se refiere al impacto ambiental del proyecto se determina un bajo positivo, considerando que en este tipo de proyecto deberá estar sometido a normas y leyes establecidas por el gobierno para las cooperativas y compañías de transporte, en consecuencia al cumplir con las ley ambiental y aportar de manera positiva, pues el grado de contaminación es el mínimo puesto que los vehículos son nuevos y cuentas con mejores tecnologías para preservar el medio ambiente.

CONCLUSIONES

- ❖ Se determinó la necesidad de realizar un estudio para la creación de una empresa de transporte liviano mismo para el Cantón Penipe, por medio del planteamiento del problema y su respectiva justificación y el establecimiento preciso de objetivos.
- ❖ Se hizo necesario tener las bases teóricas para el desarrollo del presente proyecto, para que el mismo sea fundamentado correctamente.
- ❖ A través del desarrollo del estudio de factibilidad se determinó que la demanda efectiva anual existente es de 1'092.801, y una oferta de 295.650 servicios por año que corresponde al 7,22% del servicio que se pretende cubrir. Considerando que la capacidad instalada para el primer año de funcionamiento del proyecto será de 57.600 servicios y la capacidad utilizada será de 46.080 servicios de transporte anual. Para lo cual requiere de una inversión total para la marcha de la empresa será de \$153.241,40 dólares, con un costo de cada servicio será de \$ 0.35; y el precio del servicio será de \$ 3,50. Y que de acuerdo a la evaluación financiera el proyecto es rentable puesto que se tendrá un VAN positivo de 1'999.297,92; la TIR tiene un valor satisfactorio de 171%, lo cual indica que la rentabilidad es provechosa, la recuperación de la inversión se dará en un plazo de 3 años, 6 meses, 90 días.

RECOMENDACIÓN

- ❖ Se recomienda que se ejecute el proyecto considerando que el mismo contribuye a mejorar el nivel de vida de la población de Penipe, y por ende al crecimiento de los pobladores.

- ❖ Es necesario que se identifiquen de manera permanente los gustos y preferencias de los consumidores para satisfacer las necesidades requeridas.

- ❖ Entregar una copia del presente proyecto al GADM del Cantón Penipe para que el presente documento sea referencia para dar solución a las necesidades de la población.

BIBLIOGRAFÍA

- ❖ Alvarez Torres, M. (2007). *Manual para Elaborar manuales de políticas y procedimientos* (Decimacuarta ed.). México: Panorama Editorial S.A.
- ❖ Arias, G. F. (2006). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica*. Caracas, Venezuela: Editorial Epistema Cia.
- ❖ Arteaga, J. (2011). *Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte con rutas el Carmelo-Tulcan; Tulcan - La Bonita*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Guayaquil: PUCE- SEDE IBARRA.
- ❖ Baca, G. (2010). *Evaluación de Proyectos*. Mexico: McGraw-Hill.
- ❖ Cuellar, H., Murillo, F., & Palacios, J. (2006). *Sistemas de transporte Masivo*. Bogota: Universidad del Valle.
- ❖ GADM PENIPE. (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial del Canton Penipe*. Gobierno Autonomo Descentralizado Municipal del Canton Penipe, Penipe
- ❖ Guevara, L. (2001). *Metodología de la investigación científica*. Bogota: McGraw Hill latinoamericana S.A.
- ❖ Hamilton, M., & Pezo, A. (2006). *Formulación y Evaluación de proyectos tecnológicos empresariales*. Bogota, Colombia: Gestores Tecnológicos.
- ❖ Hay, W. (2001). *Ingeniería de Transporte*. México: Limusa S.A.
- ❖ Hurtado León, I., & Toro Garrido, J. (2007). *Paradigmas y métodos de investigación en tiempos de cambios*. Caracas, Venezuela: Editorial CEC S.A.
- ❖ INEC. (2000). *Anuarios del transporte*. Quito: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- ❖ Palella, S., & Martins, F. (2010). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Caracas: FEDUPEL.
- ❖ Pavon, J., & Nazate, P. (2011). *Estudio de factibilidad para la creación del servicio de transporte urbano para ejecutivos mediante una alianza estratégica con las cooperativas de la ciudad de Tulcan*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Escuela de negocios y comercio internacional. Ibarra: PUCE-SEDE IBARRA.
- ❖ Revista informática. (2003). Biblioteca de transporte. *Revista informática*, 57.
- ❖ Rosales, R. (2007). *Formulación y Evaluación de Proyectos*. Costa Rica: EUNED.

- ❖ Sapag, N. (2007). *Proyectos de inversion: Formulación y Evaluación* (Primera ed.). Mexico: Pearson Educacion.
- ❖ Suñe Torresnts, A., Gil, F., & Arcusa, I. (2006). *Manual Practico de Diseño de Sistemas Productivos*. Madrid: Diaz de Santos.
- ❖ Vazquez, N., & Vizuite, I. (2012). *Creacio de una empresa de transporte de mercancías para las PYMES de Guayaquil*. Universidad Catolica Santiago de Guayaquil. Guayaquil: UCSG.
- ❖ Veciana, J. M. (2005). *la creacion de empresas: Enfoque gerencial*. Barcelona: la Caixa.

LINCOGRAFIA

- ❖ Casas, J., & Campos, D. (2005). *Elaboracion de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos*. Recuperado el 28 de Septiembre de 2014, de <http://external.doyma.es/pdf/27/27v>
- ❖ Guerrero, M. (Octubre de 2006). *Distribucion de la planta y el area de trabajo*. Recuperado el 25 de Diciembre de 2014, de <http://www.gestiopolis.com/canales/emprendedora/articulos/22/landscape.htm>
- ❖ Herrera, M. (20 de Octubre de 2011). *Fichas de observacion*. Recuperado el 28 de Septiembre de 2014, de <http://es.slideshare.net/herreramarina4/fichas-de-observacion>
- ❖ INEC. (2010). *Censo de Poblacion y Vivienda*. Recuperado el 25 de Octubre de 2015, de <http://www.inec.gob.ec>
- ❖ Marketing activo. (3 de Diciembre de 2013). *Sector de la Construccion seguira creciendo en Ecuador*. Recuperado el 10 de Octubre de 2014, de <http://marketingactivo.com.ec/sector-construccion-seguira-creciendo-en-ecuador/>
- ❖ PROECUADOR. (2014). *Transporte y logistica*. Recuperado el 23 de Mayo de 2015, de <http://www.proecuador.gob.ec/sector11/>
- ❖ Revista Lideres. (2013). *En el Ecuador, la economía se sostiene en seis sectores*. Recuperado el 25 de Mayo de 2015, de <http://www.revistalideres.ec/lideres/ecuador-economia-sostiene-seis-sectores.htmlc>

- ❖ Revista Lideres. (14 de Diciembre de 2014). *Revista Lideres.EC*. Recuperado el 15 de Diciembre de 2014, de http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/Ecuador-BCE-_informe-economia_ecuatoriana-industria-competitividad_0_1128487153.htm

ANEXOS



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
INGENIERÍA EN GESTIÓN DE GOBIERNOS SECCIONALES

ENCUESTA DIRIGIDA A USUARIOS

OBJETIVO: La presente encuesta tiene como objetivo principal medir el grado de aceptabilidad del proyecto

Indicaciones.- La información que usted proporcione es de vital importancia. Por otro lado, esta información es confidencial por lo que no existirá ningún compromiso de su parte. Elija una sola respuesta

CUESTIONARIO

a.- Edad de los encuestados

30 –35 36 – 41 42 - en adelante.....

b.- Género de los encuestados

Masculino Femenino.....

1. Esta usted satisfecho con el servicio de transporte de carga?

SI..... NO.....

2. Existe transporte para que pueda movilizarse usted y transportar sus productos?

SI..... NO.....

3.- Indique el tipo de transporte que usa para transportar sus productos.

Camioneta..... Camión..... Bus.....

4. Desde de donde y hasta dónde saca sus productos frecuentemente?

Capil – Riobamba..... Santa Vela – Penipe.....

Santa Vela – Bayushig.....Motiron – Riobamba.....

Ipaguay - Riobamba..... Reelache – Riobamba.....

Pujimpamba – Riobamba..... Utugñac - Riobamba.....

Gabiñay - Riobamba.....Manzano – Riobamba.....

Punsupala – Riobamba..... Penicucho – Riobamba.....

La Candelaria – Riobamba..... Aulabuc - Riobamba.....

5. Cuántas veces a la semana, requiere de este servicio de transporte de carga?

2- 4..... 5- 7..... 8 -10.....

11- 13..... 14 – 16.....

6. ¿Cuánto paga Ud. en dólares por el servicio?

1 – 5..... 6 – 10..... 11 – 15.....

7. Qué tipo de carga transporta la mayoría de viajes, escoja una opción?

Alimentos y bebidas..... Productos agrícolas.....

Productos químicos.....

8. En el transporte generalmente sufre daño los productos?

SI..... NO.....

9. Utiliza transporte público (propio o alquilado)?

SI..... NO.....

10. Si se creará una compañía que ofrezca todos los servicios tales como: puntualidad, responsabilidad, seguridad, servicio de calidad, y precios cómodos, estaría dispuesto a requerir de sus servicios?

SI.....

NO.....

11. Cuando utiliza el servicio de transporte le interesa

Rapidez.....

Seguro de carga.....

Precios bajos.....

Otros.....

12.- ¿Qué medios de comunicación recomienda para que se dé a conocer el servicio de transporte de camionetas?

Televisión.....

Radio local.....

Prensa.....

Otros (tarjetas de presentación, afiches, hojas volantes).....

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN