



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

Tesis de grado previo a la obtención del
título de Ingeniera en Administración
Financiera

TEMA:

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA
COMPAÑÍA DE BUSES URBANOS, CANTÓN VALENCIA, AÑO
2014”**

AUTORA:

MARÍA CAROLINA GARCÍA ZAMBRANO

DIRECTOR:

ING. DENNIS AGUIRRE VALVERDE, MSc.

QUEVEDO - ECUADOR

2015



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

Tesis de grado previo a la obtención del
título de Ingeniera en Administración
Financiera

TEMA:

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA
COMPAÑÍA DE BUSES URBANOS, CANTÓN VALENCIA, AÑO
2014”**

AUTORA:

MARÍA CAROLINA GARCÍA ZAMBRANO

DIRECTOR:

ING. DENNIS AGUIRRE VALVERDE, MSc.

QUEVEDO - ECUADOR

2015

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHO

Yo, **María Carolina García Zambrano**, declaro que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Universidad Técnica Estatal de Quevedo, puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normativa institucional vigente.

MARÍA CAROLINA GARCÍA ZAMBRANO

CERTIFICACIÓN

El suscrito, **ING. DENNIS AGUIRRE VALVERDE, MSc.**, docente de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, certifica que la egresada **MARÍA CAROLINA GARCÍA ZAMBRANO**, realizó la tesis de grado previo a la obtención del título de Ingeniera en Administración Financiera titulada: **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA COMPAÑÍA DE BUSES URBANOS, CANTÓN VALENCIA, AÑO 2014”**, bajo mi dirección, habiendo cumplido con las disposiciones reglamentarias establecidas para el efecto.

ING. DENNIS AGUIRRE VALVERDE, MSc

DIRECTOR



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

TEMA:

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA
COMPAÑÍA DE BUSES URBANOS, CANTÓN VALENCIA, AÑO
2014”**

Presentado al Consejo Directivo como requisito previo la obtención del título de:
Ingeniera en Administración Financiera.

Aprobado:

Ing. Enrique Vásquez. M.Sc.

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

Ing. Silvia Jaramillo. M.Sc.

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Lcdo. Luis Villota Guevara. M.Sc.

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

DEDICATORIA

A mis padres, por su amor, trabajo y sacrificios en todos estos años, gracias a ustedes y a Dios he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy, mi mayor bendición es ser su hija.

Los amo María Gricelda Zambrano Zambrano y Euler Orley García García su apoyo ha sido fundamental durante todos los episodios de mi vida.

AGRADECIMIENTO

Primordialmente agradezco al arquitecto de mi vida que es Dios por darme fuerza y fe para lograr lo que me parecía imposible.

A mis padres por su apoyo incondicional por haberme proporcionado los mejores valores y principios como grandes lecciones de vida; a mi padre por haberme enseñado que con esfuerzo, trabajo y constancia todo se consigue y a mi madre por cada día hacerme ver la vida de una forma diferente, por estar a mi lado en cada momento de mi vida especialmente cuando más he necesitado de ella, por confiar y respetar cada una de mis decisiones.

A ti amor y a todos aquellos amigos, familiares que siguen estando cerca de mí motivándome e incentivándome hasta donde su alcance lo ha permitido.

Al Ing. Dennis Aguirre Valverde, MSc Director de mi tesis por su apoyo constante que sin duda su ayuda y conocimiento contribuyeron a la finalización de esta meta.

A la Universidad Técnica Estatal de Quevedo por brindarme los primeros pasos para demostrar mis conocimientos adquiridos a la sociedad.

ESQUEMA DE CODIFICACIÓN

ESQUEMA DE CODIFICACIÓN			
1.	Título	M	“Estudio de factibilidad para la creación de una Compañía de Buses Urbanos, Cantón Valencia, año 2014”
2.	Creador	M	María Carolina García Zambrano
3.	Materia	M	Ciencias Empresariales, Carrera de Administración Financiera
4.	Descripción	M	La presente investigación titulada “Estudio de factibilidad para la creación de una Compañía de Buses Urbanos, Cantón Valencia, año 2014”, se realizó con el propósito de poner en marcha un proyecto de emprendimiento que satisfaga las necesidades que tienen los habitantes de los sectores que corresponden a la ciudad por contar un servicio de transporte público
5.	Editor	M	FCE: Carrera de Administración Financiera
6.	Colaborador	O	Ninguno
7.	Fecha	M	
8.	Tipo	M	Tesis de Grado
9.	Formato	R	Programas: Word 2013; Pdf; Excel 2013; Power Point.
10.	Identificador	M	mariacarolinagarciazambrano@hotmail.com
11.	Fuente	O	Habitantes del Cantón Valencia
12.	Lenguaje	M	Español
13.	Relación	O	Ninguno
14.	Cobertura	O	El cantón Valencia pertenece a la Provincia de Los Ríos
15.	Derechos	M	Ninguno
16.	Audiencia	O	Tesis de Grado

ÍNDICE

	Pág.
PORTADA.....	i
HOJA EN BLANCO.....	ii
COPIA DE PORTADA.....	iii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHO.....	iv
CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR.....	v
CERTIFICACIÓN MIEMBROS DEL TRIBUNAL.....	vi
DEDICATORIA.....	vii
AGRADECIMIENTO.....	viii
ESQUEMA DE CODIFICACIÓN.....	ix
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	x
ÍNDICE DE CUADROS.....	xviii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xx
RESUMEN EJECUTIVO.....	xxi
ABSTRACT.....	xxii
CAPÍTULO I	
MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	1
1.1. Introducción.....	2
1.1.1. Problematicación.....	3
1.1.2. Planteamiento del problema.....	4
1.1.2.1. Diagnóstico.....	4
1.1.2.2. Causas.....	5
1.1.2.3. Efectos.....	5
1.1.2.4. Pronóstico.....	5
1.1.2.5. Control del pronóstico.....	6
1.1.3. Formulación del problema.....	6
1.1.3.1. Sistematización del problema.....	7
1.1.4. Justificación.....	7
1.2. Objetivos.....	8
1.2.1. General.....	8
1.2.2. Específicos.....	8

1.3. Hipótesis.....	9
1.3.1. General.....	9
1.3.2. Específicas.....	9
CAPÍTULO	
II MARCO TEÓRICO.....	11
2.1. Fundamentación teórica.....	12
2.1.1. La Empresa.....	12
2.1.2. Tipos de Empresas.....	12
2.1.2.1. Según su actividad o tipo de negocio.....	12
2.1.2.2. Según el número de propietarios.....	13
2.1.2.3. Según el origen del capital.....	13
2.1.2.4. Según su magnitud o tamaño.....	13
2.1.2. Proyecto.....	14
2.1.3. Estudio de Mercado.....	14
2.1.3.1. Recopilación de información.....	15
2.1.3.2. Procedimiento de muestreo y determinación del tamaño de la muestra.....	16
2.1.3.3. Análisis de la Demanda.....	16
2.1.3.3.1. Tipos de Demanda.....	17
2.1.3.4. Análisis de la Oferta.....	17
2.1.3.4.1. Tipos de Oferta.....	18
2.1.3.5. Análisis de los Precios.....	18
2.1.3.5.1. Tipos de Precio.....	18
2.1.3.6. Comercialización del Producto.....	19
2.1.3.6.1. Canales de Distribución.....	19
2.1.3.7. Determinación del Tamaño.....	20
2.1.3.7.1. El Tamaño del Proyecto y La Demanda.....	20
2.1.3.7.2. El Tamaño del Proyecto y los Suministros e Insumos.....	21
2.1.3.7.3. El Tamaño del Proyecto, La Tecnología y Los Equipos.....	21
2.1.3.7.4. El Tamaño del Proyecto y el Financiamiento.....	21
2.1.3.7.5. El Tamaño del Proyecto y la Organización.....	22
2.1.3.7.6. Método de Escalación.....	22
2.1.3.8. Localización óptima del proyecto.....	22

2.1.3.8.1. Método cualitativo por puntos.....	23
2.1.3.9. Ingeniería del Proyecto.....	23
2.1.3.9.1. Factores relevantes que determinan la adquisición de equipo y maquinaria.....	23
2.1.3.9.2. Distribución de la Planta.....	24
2.1.4. Estudio Organizacional y Administrativo.....	24
2.1.4.1. Organización del recurso humano y organigrama general de la empresa.....	24
2.1.5. Estudio Económico.....	25
2.1.5.1. Evaluación Económica.....	25
2.1.5.2. Determinación de los Costos.....	26
2.1.5.2.1. Costo de Producción.....	26
2.1.5.2.2. Costo de Administración.....	26
2.1.5.2.3. Costo de Venta.....	27
2.1.5.2.4. Costo de Financiamiento.....	27
2.1.5.3. Inversión total inicial: fija y diferida.....	27
2.1.5.4. Depreciaciones y Amortizaciones.....	28
2.1.5.5. Capital de Trabajo.....	28
2.1.5.6. Punto de Equilibrio.....	29
2.1.5.7. Estado de Resultado.....	30
2.1.5.8. Costo de capital o tasa mínima aceptable de rendimiento...	31
2.1.5.9. Financiamiento.....	32
2.1.5.10. Balance General.....	34
2.1.5.11. Método de evaluación del valor del dinero a través del tiempo.....	34
2.1.5.11.1. Valor Presente Neto (VPN).....	34
2.1.5.11.1.1. Criterios para aceptar o rechazar un proyecto usando el VPN.....	35
2.1.5.11.2. Tasa Interna de Rendimiento (TIR).....	35
2.1.5.11.2.1. Criterio para aceptar o rechazar un proyecto usando la TIR.....	36
2.1.5.11.3. Adición del Valor de Salvamento (SV).....	36
2.1.5.12. Métodos de evaluación que no valoran el dinero a través	37

del tiempo.....	
2.1.5.12.1. Razones Financiera.....	37
2.1.5.12.1.1. Razones de Liquidez.....	37
2.1.5.12.1.2. Tasa de Apalancamiento.....	38
2.1.5.12.1.3. Tasas de Rentabilidad.....	39
2.1.6. Estudio de Impacto Ambiental.....	40
2.2. Fundamentación conceptual.....	40
2.2.1. Compañía.....	40
2.2.2. Vehículo.....	40
2.2.3. Bus.....	40
2.2.4. Busetas.....	41
2.2.5. Ómnibus.....	41
2.2.6. Trolebús.....	41
2.2.7. Matrícula.....	41
2.2.8. Placas.....	41
2.2.9. El Transporte.....	42
2.2.10. Transportación Masiva.....	42
2.2.11. Servicio Público de Transporte.....	42
2.2.12. Vehículos de uso Públicos.....	42
2.2.13. Permiso de operación.....	42
2.2.14. Rutas.....	42
2.2.15. Frecuencia.....	43
2.2.16 Talento humano.....	43
2.2.17 Capital humano.....	43
2.2.18 Recursos humanos.....	43
2.2.19 Empresa.....	43
2.3. Fundamentación Legal.....	44
2.3.1. Ley De Compañías.....	44
2.3.1.1. Disposiciones Generales.....	44
2.3.1.2. De la Compañía Anónima.....	44
2.3.2. Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.....	45
2.3.2.1. Matricula de los Vehículos.....	45
2.3.3. Las placas de Identificación.....	46

2.3.4. El Transporte Nacional.....	46
2.3.5. Permisos de operación, rutas y frecuencias.....	48
CAPÍTULO III	
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	49
3.1. Materiales y métodos.....	50
3.1.1. Materiales.....	50
3.1.2. Métodos.....	50
3.1.2.1. Inductivo.....	50
3.1.2.2. Hipotético – Deductivo.....	51
3.1.2.3. Analítico.....	51
3.2. Tipos de investigación.....	51
3.2.1. Investigación descriptiva.....	51
3.2.2. Investigación aplicada.....	51
3.2.3. Investigación bibliográfica.....	51
3.3 Diseño de investigación.....	52
3.3.1. Técnica de investigación.....	52
3.3.1.1. Encuesta.....	52
3.3.1.2. Entrevista.....	52
3.4. Población y muestra.....	52
3.4.1. Población.....	52
3.4.2. Muestra.....	53
CAPÍTULO IV	
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	55
4.1. Resultados.....	56
4.1.1. Estudio de mercado.....	56
4.1.1.1. Encuestas aplicadas a los habitantes del Cantón Valencia...	56
4.1.1.2. Análisis de la Demanda.....	68
4.1.1.2.1. Demanda Potencial Posible.....	68
4.1.1.2.2. Proyección de la Demanda.....	69
4.1.1.2.3. Demanda Potencial a Satisfacer.....	70
4.1.1.2.4. Análisis de la Oferta.....	70
4.1.1.2.5. Análisis de los Precios.....	72
4.1.1.3. Comercialización.....	73

4.1.1.3.1. Estrategias de comercialización.....	73
4.1.1.3.2. Estrategia de producto o servicio.....	73
4.1.1.3.3. Estrategia de Distribución.....	74
4.1.1.3.4. Estrategia de precio.....	78
4.1.1.3.5. Estrategia de Publicidad.....	78
4.1.2. Estudio Técnico.....	79
4.1.2.1. Determinación del Tamaño.....	79
4.1.2.1.1. El Tamaño del Proyecto y la Demanda.....	79
4.1.2.1.2. El Tamaño del Proyecto y los Suministros e Insumos.....	79
4.1.2.1.3. El Tamaño del Proyecto, La Tecnología y los Equipos....	80
4.1.2.1.4. El Tamaño del Proyecto y el Financiamiento.....	80
4.1.2.1.5. El Tamaño del Proyecto y la Organización.....	80
4.1.2.2. Localización Óptima del Proyecto.....	80
4.1.2.2.1. Localización Macro.....	80
4.1.2.2.2. Localización Micro.....	81
4.1.2.3. Factor Relevante.....	82
4.1.2.3.1. Costo de Alquiler.....	82
4.1.2.3.2. Servicios Básicos.....	83
4.1.2.3.3. Vía de Accesibilidad.....	83
4.1.2.3.4. Espacio.....	83
4.1.2.3.5. Seguridad.....	83
4.1.2.4. Ingeniería del Proyecto.....	83
4.1.2.4.1. Descripción del Proceso.....	83
4.1.2.4.2. Presupuesto de Inversión.....	85
4.1.2.4.2.1. Inversión Fija.....	85
4.1.2.4.2.2. Inversión Diferida.....	87
4.1.2.4.2.3. Inversión del Capital de Trabajo.....	88
4.1.2.5. Distribución de la Planta.....	90
4.1.3. Estudio Organizativo – Legal.....	91
4.1.3.1. Estudio Organizativo.....	91
4.1.3.2. Nombre de la Empresa.....	91
4.1.3.3. Misión.....	92
4.1.3.4. Visión.....	92

4.1.3.5. Objetivos Empresariales.....	92
4.1.3.6. Políticas.....	92
4.1.3.7. Principios.....	92
4.1.3.8. Valores.....	93
4.1.3.9. Organigrama de la Compañía.....	93
4.1.3.10. Personal.....	94
4.1.3.11. Aspecto Legal.....	96
4.1.3.11.1. Requisitos para ingresar como socio de la Compañía de Buses Urbanos.....	96
4.1.3.11.2. Requisitos para el Funcionamiento de la Compañía.....	96
4.1.4. Estudio Económico Financiero.....	97
4.1.4.1. Determinación de los Ingresos.....	97
4.1.4.2. Determinación del Costo.....	99
4.1.4.2.1. Costo de Operación.....	99
4.1.4.3. Gasto de Administración.....	101
4.1.4.4. Gasto de Venta.....	104
4.1.4.5. Gasto Financiero.....	104
4.1.4.6. Depreciación y Amortización.....	107
4.1.4.7. Estado de Resultado.....	109
4.1.4.8. Estado de Flujo de Efectivo.....	110
4.1.4.9. Flujo de efectivo acumulado.....	111
4.1.4.10. Tasa Interna de Retorno y Valor Actual Neto.....	111
4.1.4.11. Punto de Equilibrio.....	112
4.1.4.12. Relación Beneficio Costo.....	113
4.1.5. Estudio de Impacto Ambiental.....	113
4.2. Discusión.....	115
4.2.1. Aprobación y/o desaprobación de la hipótesis.....	116
CAPÍTULO V	
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	118
5.1. Conclusiones.....	119
5.2. Recomendaciones.....	120
CAPÍTULO VI	
BIBLIOGRAFÍA.....	121

6.1. Bibliografía.....	122
6.2 Linkografía.....	122
CAPÍTULO VII	
Anexos.....	123

ÍNDICE DE CUADROS

	PÁGINA
1. Modelo de estado de resultados.....	30
2. Calculo de la TMAR global mixta.....	31
3. Modelo de una anualidad de pagos iguales.....	33
4. Modela de una anualidad con parte de capital.....	33
5. Materiales.....	50
6. Residente.....	56
7. Lugar de residencia.....	57
8. Medio de transporte.....	58
9. Tipos de transporte.....	59
10. Implementación de buses urbanos.....	60
11. Utilizaría buses urbanos.....	61
12. Pérdida de tiempo por falta de buses urbanos.....	62
13. Lo que debe brindar las unidades de transporte.....	63
14. Frecuencia del bus.....	64
15. Pago por el servicio de buses urbanos.....	65
16. Que ruta no puede faltar.....	66
17. Frecuencia de uso.....	67
18. Demanda potencial posible.....	69
19. Demanda proyectada.....	70
20. Demanda a satisfacer proyectada.....	70
21. Oferta proyectada.....	71
22. Veces que utiliza transporte público.....	72
23. Total de veces que utiliza el transporte público.....	73
24. Método cualitativo por puntos.....	82
25. Flota vehicular.....	85
26. Tecnología.....	85
27. Equipos de oficina.....	86
28. Muebles de oficina.....	86
29. Activos fijos.....	87
30. Inversión diferida.....	87

31. Capital de trabajo.....	88
32. Resumen de las inversiones.....	90
33. Ingresos por servicio de transporte urbano.....	98
34. Veces que utiliza transporte público.....	98
35. Flota vehicular.....	99
36. Sueldo operario.....	100
37. Sueldo operario proyectado.....	100
38. Costo por el servicio del SPPAT anual.....	100
39. Costo por uniformes.....	101
40. Costo de venta anual.....	101
41. Sueldo administrativo.....	102
42. Proyección del sueldo administrativo anual.....	102
43. Arriendo.....	102
44. Servicios básicos.....	103
45. Servicios de comunicación.....	103
46. Suministro de oficina.....	103
47. Resumen de gastos administrativos.....	104
48. Gasto de venta.....	104
49. Amortización.....	105
50. Gasto interés de la deuda.....	107
51. Depreciación.....	107
52. Amortización diferida.....	108
53. Resumen de los costos.....	108
54. Relación Beneficio Costo.....	113
55. Matriz de valoración cualitativa y cuantitativa.....	113
56. Matriz de impacto ambiental.....	114

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	PÁGINA
1. Residente.....	56
2. Lugar de residencia.....	57
3. Medio de transporte.....	58
4. Tipos de transporte.....	59
5. Implementación de buses urbanos.....	60
6. Utilizaría buses urbanos.....	61
7. Pérdida de tiempo por falta de buses urbanos.....	62
8. Lo que debe brindar las unidades de transporte.....	63
9. Frecuencia del bus.....	64
10. Pago por el servicio de buses urbanos.....	65
11. Que ruta no puede faltar.....	66
12. Frecuencia de uso.....	67

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación titulada “Estudio de factibilidad para la creación de una Compañía de Buses Urbanos, Cantón Valencia, año 2014”, se realizó con el propósito de poner en marcha un proyecto de emprendimiento que satisfaga las necesidades que tienen los habitantes de los sectores que corresponden a la ciudad por contar con un servicio de transporte público. Dentro de los objetivos que delimitan el estudio tenemos: identificar el nivel de aceptación que obtendrá la implementación de buses urbanos a través de un estudio de mercado, llegar a establecer el funcionamiento técnico en la creación de la empresa, determinar la normativa que permita su implementación, demostrar la conveniencia económica y financiera, y analizar el impacto ambiental que conlleva la implementación de esta entidad. Los métodos empleados en el presente estudio de factibilidad fueron: inductivo, hipotético – deductivo y analítico, mientras que los tipos estuvieron constituidos por; descriptiva, aplicada y bibliográfica, en cuanto a las técnicas de investigación estuvieron constituidas por las encuestas y entrevistas. Durante el proceso de investigación se obtuvieron datos científicos, legales y teóricos de varios autores que hacen referencia al tema principal, en cuanto al estudio de mercado efectuado dio como resultado que al 100% de los encuestados sí utilizarían los buses urbanos para trasladarse de un lugar a otro. El estudio técnico muestra las variables y características principales que el proyecto requiere para que se lo efectúe como, tamaño e ingeniería, estrategias de comercialización, logotipo, precio, servicios, plaza, promoción, publicidad, cantidad de transportes, oferta y demanda del servicio a brindar. En cuanto al estudio financiero se logró determinar una inversión de \$331877,32, mientras que la utilidad acumulada en los cinco años crecerá en \$6613.422,36. El análisis del impacto ambiental permitió identificar que los buses urbanos tendrán un grado de incidencia de 1,5% sobre el ecosistema.

ABSTRACT

This research entitled "Feasibility study for the creation of an Urban Bus Company, Canton Valencia, 2014" was held for the purpose of launching a venture project that meets the needs of the inhabitants of the sectors correspond to the city by counting a public transport service. Among the objectives: identify the level of acceptance that will get the implementation of urban buses through market research, establish the technical functioning in the creation of the company, determine the rules to enable its implementation, demonstrate the economic feasibility and financial and analyze the environmental impact of deploying this entity. The methods used in the study the feasibility were: inductive, hypothetical - deductive and analytical, while rates were constituted by; descriptive, applied and literature, in terms of research techniques were constituted by the surveys and interviews. During the research process scientific, legal and theoretical data of various authors that refer to the main subject, were obtained in terms of market research effected resulted in 100% of respondents themselves would use city buses to get from one place to one another. The technical study shows the variables and main characteristics required for the project to make it as, size and engineering, marketing strategies, logo, price, service, place, promotion, advertising, amount of transport, supply and demand of service provide. In financial study it was determined an investment of \$331,877.32, while the accumulated profit in five years will grow \$1,894,960,953.42. The environmental impact analysis identified that urban buses have a degree of incidence of 1.5% on the ecosystem.

CAPÍTULO I
MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción

El presente trabajo tiene como título: “Estudio de Factibilidad para la creación de una Compañía de Buses Urbanos, Cantón Valencia, año 2014”.

Valencia es un cantón reconocido por el notorio crecimiento que ha tenido a lo largo de los años; según la página web del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Valencia cuenta con una superficie de aproximadamente 987 Km², tiene dos parroquias urbanas y una población de 42.556 habitantes según el censo realizado en el 2010.

Los habitantes del cantón usan como medio de transportación más económico para trasladarse dentro del mismo a los buses de las Cooperativas de Transporte Interprovincial Valencia, La Maná, Macuchi, Ciro, Ambato y Cotopaxi; estos buses han sido utilizados por la población aprovechando la ruta que estos recorren, aunque dicha ruta no les permite llegar hacia los lugares que son más concurridos ya que los buses interprovinciales pasan por las afueras del sector.

En Valencia también se cuenta con la presencia de dos cooperativas de taxis y dos compañías de tricimotos que han servido también como medio de transportación sin embargo los valencianos no cuentan con una línea de buses urbanos que les permita movilizarse como sería debido. Según información obtenida de la Agencia Nacional de Tránsito, delegación Valencia, el permiso de funcionamiento de las compañías de Tricimoto solo tendrán vigencia hasta el 2015, luego de lo cual no se permitirán la circulación de estos vehículos.

Esta investigación cuenta con los siguientes capítulos:

Capítulo uno, que se refiere al marco contextual de la investigación, el mismo que especifica introducción, problematización, justificación, objetivos e hipótesis.

Capítulo dos, que se refiere al marco teórico, se detalla la fundamentación teórica, conceptual y legal del presente trabajo.

Capítulo tres, que se refiere a la metodología de la investigación, se encuentra especificado los materiales y métodos utilizados, el tipo de investigación aplicada, el diseño de la investigación y la población y muestra.

Capítulo cuatro, se refiere a los resultados y discusión de los mismos, se muestra el detalle de los resultados obtenidos de la investigación.

Capítulo cinco, se refiere a las conclusiones y recomendaciones que se llega después de analizar los resultados.

Y por último el capítulo seis donde se presentan los anexos.

1.1.1. Problematicación

A nivel internacional la transportación urbana ha tenido grandes avances tecnológicos, poseen medios de transportes públicos que permiten reducir el tiempo de recorrido y que además es directo, pero pese a la gran contribución de este sector uno de los mayores problemas es la contaminación que generan al medioambiente, aunque en algunos de los casos emplean el biocombustible como fuente de poder.

En el ámbito nacional el transporte público ha ido mejorando considerablemente, actualmente de acuerdo a las Ley del Transporte las unidades como; buses, taxis, etc. Que brindan servicio general son modernas y el servicio sin duda alguna es eficiente pero solo en aquellas que son consideradas ejecutivas, es por ello que aún tiene sus falencias, puesto que hace falta mejorar la calidad de servicio que se ofrece a los usuarios.

Valencia es un lugar en constante crecimiento no solo en obras sino también en población, la misma que no dispone de buses urbanos que realicen recorridos dentro del cantón. En el cantón Quevedo existe una población aproximadamente de 173.575 habitantes según el censo realizado en el 2010 y poseen siete compañías de buses urbanos las cuales son: Cooperativa 7 de Octubre, Cooperativa Galo Plaza, Cooperativa General Alfaro, Cooperativa Grupo 8, Compañía Contiquesa, Compañía Selec Siete y Compañía Timoteo, es decir que por cada 24.796 personas existe una compañía de buses urbanos; y Valencia que tiene una población de aproximadamente 42.556 habitantes según el censo realizado en el 2010 no posee ni una sola compañía de buses urbanos.

Los valencianos han venido utilizando a los buses interprovinciales para movilizarse como medio más económico aun cuando estos los dejan a las afueras del cantón y para llegar a distintos puntos dentro del mismo lo deben realizar caminando varias cuadras o mediante taxis y tricimotos lo que no es conveniente ya que ambos medios prestan el servicio a un costo elevado.

Los buses interprovinciales presentaron un alza en la tarifa de su parada mínima pasando de 0.25 ctvs. de dólar a 0.45 ctvs. de dólar, unos y otros a 0.50 ctvs. de dólar por una distancia realmente corta entre las Parroquias Urbanas La Unión y Nueva Unión hacia el centro del cantón u otros lugares del mismo, lo que constituye para los habitantes un disgusto y que en varias ocasiones ha sido tema de discusión y enfrentamiento entre los usuarios y las personas que brindan el servicio.

1.1.2. Planteamiento del problema

1.1.2.1. Diagnóstico

- ✓ Inconformidad en la población del cantón Valencia al no contar con transportes urbanos.

- ✓ Desaprovechamiento en cuanto a inversión en una Compañía de transportes urbanos.
- ✓ Crecimiento de la inseguridad e insatisfacción por parte de los habitantes del cantón Valencia.

1.1.2.2. Causas

- Incremento de los habitantes
- Utilización de buses interprovinciales.
- Alza del precio de la parada mínima.

1.1.2.3. Efectos

- Menos ciudadanos atendidos para movilización.
- Inconvenientes a los habitantes.
- Discusión y enfrentamiento entre los usuarios y los ofertantes del servicio.

1.1.2.4. Pronóstico

- La población del cantón Valencia así como se ha estado incrementando lo seguirá haciendo en el futuro, por lo tanto sino se les brinda un transporte justo y digno, generará incomodidad a los habitantes lo que puede generar que los trabajadores no se sientan con ánimos de trasladarse a sus empleos o los estudiantes de acudir a sus instituciones educativas.
- Por consiguiente al seguir utilizando los buses interprovinciales que los dejan a las afueras del cantón, se constituirá en un peligro para los usuarios ya que están más expuestos a accidentes e incluso a ser víctimas de la delincuencia.

- El alza de los pasajes en los buses interprovinciales es un factor que no está bajo el control de los usuarios de transportación, pero en cada incremento que se realice se manifiesta también el desagrado en los habitantes haciendo que los enfrentamientos que hasta ahora han tenido sigan presentándose y en el peor de los casos llegue a consecuencias no apropiadas.

1.1.2.5. Control del pronóstico

- Valencia es un sector próspero que ha llegado a ser reconocido por sus obras, por sus lugares turísticos e incluso por su tradicional comida, pero que no cuenta con un servicio de transportación digno y justo para su población ni para sus visitantes, por ende la implementación de una compañía de buses urbanos será indiscutiblemente apropiado para brindar una transportación al alcance de todos.
- Así mismo para evitar que los valencianos sean víctimas de la delincuencia y de otros accidentes, es conveniente establecer una compañía de buses con diferentes líneas de recorrido que dejen a sus usuarios en los puntos más trascendentales y concurridos del cantón.
- Aun cuando el alza de pasajes no se puede controlar, si se puede y se debe constituir un medio de transportación realmente justo, que le permita al usuario pagar una tarifa adecuada y razonable tanto para ellos como para los prestadores del servicio, lo que se logrará instaurando buses urbanos.

1.1.3. Formulación del problema

¿Cuál es la factibilidad de la implementación de una compañía de transporte urbano en el Cantón Valencia, Provincia de Los Ríos?

1.1.3.1. Sistematización del problema

- ¿Cuán aceptable será la implementación de buses urbanos entre los habitantes del Cantón Valencia?
- ¿De qué manera contribuirá el estudio de factibilidad para determinar el funcionamiento y operatividad técnica del proyecto?
- ¿Cuáles son las normativas que se exigen para la instauración de una compañía de transporte urbano?
- ¿Cómo la presencia de una compañía de buses urbanos contribuirá financiera, social y económicamente a los inversionistas y ciudadanos del cantón?
- ¿Cómo afectaría la implementación de buses urbanos al medio ambiente del cantón Valencia?

1.1.4. Justificación

Realizar un estudio de factibilidad siempre es necesario antes de crear una empresa, sea cual sea la actividad económica, para conocer cuán beneficiosa será la implementación de la misma.

Por ende, lo indicado se constituye en una de las razones para efectuar esta investigación, otra razón que hace que el presente trabajo sea aún más importante y le otorgue un carácter novedoso es que en el cantón Valencia no existe la presencia de buses urbanos y además no se ha realizado una investigación para conocer si es viable o no la implementación de los mismos, que no solo beneficiará a los futuros socios de la compañía sino que a su vez contribuirá a mejorar la calidad de transportación dentro del cantón para los habitantes.

El uso del transporte es parte del diario vivir de muchas personas y de igual manera es un gasto inevitable ya que se debe pagar un valor por el servicio de transportación, es por eso que por instinto las personas de una u otra manera en la mayoría de los casos escogerán el medio de transporte más económico con el fin de gastar menos.

En el cantón Valencia hasta Diciembre del año 2013 el medio de transporte más económico era los buses de Transporte Interprovincial que pasan por las afueras del cantón cuyo valor que colectaban era de 0.25 ctvs. de dólar, sin embargo bajo una ley de la Agencia Nacional de Transito del Ecuador la parada mínima paso de 0.25 a 0.45 ctvs. de dólar, causando incomodidad para los habitantes del sector y más aún para aquellos que se movilizan continuamente a sus trabajos o a realizar otras actividades diarias.

Lo cual hace que la creación de una compañía de buses urbanos sea totalmente significativo ya que no solo beneficiará a los habitantes permitiéndoles a seguir pagando una tarifa adecuada por el servicio de transporte sino que también ayudará al crecimiento económico y social, por la facilitación de la movilidad que dará a los ciudadanos.

1.2. Objetivos

1.2.1. General

Desarrollar un estudio de factibilidad para la creación de una compañía de buses urbanos en el Cantón Valencia, año 2014.

1.2.2. Específicos

- Identificar el nivel de aceptación que obtendrá la implementación de buses urbanos a través de un estudio de mercado.

- Establecer el funcionamiento técnico en la creación de una compañía de buses urbanos.
- Determinar la normativa que permita la implementación de la compañía de buses urbanos.
- Demostrar la conveniencia económica y financiera de la creación de una compañía de buses urbanos en el Cantón Valencia.
- Analizar el impacto ambiental que conlleva la implementación de buses urbanos.

1.3. Hipótesis

1.3.1. General

La presencia de una compañía de buses urbanos contribuye a mejorar la transportación de los habitantes del Catón Valencia.

- Variable Independiente: Creación de una compañía de buses urbanos
- Variable Dependiente: Transportación de los habitantes del Cantón Valencia.

1.3.2. Específicas

- La demanda de transporte en Valencia amerita la implementación de una Compañía de buses urbanos.

Variable Independiente: La Demanda

Variable Dependiente: Implementación de Compañía de buses

- El estudio técnico admite una eficiente operatividad de la Compañía de buses urbanos en Valencia.

Variable Independiente: Estudio Técnico

Variable Dependiente: Operatividad de la Compañía

- Los trámites legales constituyen un obstáculo para la creación de empresas de transportes.

Variable Independiente: Tramitología legal

Variable Dependiente: Creación de empresas de transporte urbano

- La tasa interna de retorno y el valor actual neto del proyecto permiten que el establecimiento de la compañía sea factible.

Variable Independiente: Tasa interna de retorno y el valor actual neto

Variable Dependiente: Factibilidad del proyecto

- El impacto ambiental que produce el funcionamiento de estos vehículos de transporte colectivo son de gran magnitud.

Variable Independiente: Vehículos de transporte colectivo urbano

Variable Dependiente: Impacto ambiental.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamentación teórica

2.1.1 La Empresa

ZULUAGA GIRALDO R. (2007) Opina que “Empresa es toda organización formada para la producción, transformación, distribución, conservación, administración, manejo y custodia de toda clase de productos (bienes/servicios), establecida por la combinación de recursos humanos, físicos y materiales para el logro de los propósitos establecidos por sus dirigentes y con cierta permanencia en el tiempo”.

2.1.2 Tipos de Empresas

2.1.2.1 Según su actividad o tipo de negocio

Las empresas que se dedican a producir, comercializar o a ofrecer servicios están en la clasificación por actividades, puesto que sus operaciones comerciales se dedican a un tipo de negocio.

ZULUAGA GIRALDO R. (2007) Opina que “Clasificar las empresas según su actividad o tipo de negocio es una de las formas más comunes de entender la razón por la cual existen diferentes criterios en el manejo de cada una de ellas que serán productoras, comercializadoras y de servicios”.

“Si su actividad comercial va a ser la compra de una materia prima, que al agregarle los insumos necesarios con el apoyo del talento humano, maquinaria y equipos, genere un producto terminado; se estaría hablando de una empresa productora”.

2.1.2.2 Según el número de propietarios

“Según el número de propietarios las empresas pueden clasificar en individuales y sociedades. Las personas naturales pueden adquirir la capacidad de ejercer obligaciones, adquirir derechos, asumir y cumplir sus responsabilidades y esto lo pueden realizar a través de la fundación de empresas individuales; es decir, aquellas organizaciones que han sido creadas por una sola persona. Esto indica que su propietario es el gestor, inversionista y administrador de su propia idea, y aunque puede contar con empleados a su cargo, sus utilidades le pertenecen y pueden ser utilizadas como lo considere conveniente, sin pedir permiso a otras personas. Este tipo de empresa se llaman unipersonal y su identificación tributaria, corresponde al número de cédula de ciudadanía de su fundador”.

2.1.2.3 Según el origen del capital

ZULUAGA GIRALDO R. (2007) Opina que Por el origen del capital las empresas pueden se clasificadas en privadas, cuando sus aportes de capital son realizados por particulares. Existe otra modalidad que corresponde a las empresas transnacionales que son creadas con capital y se extienden hacia otros países, a través de la apertura de sucursales.

2.1.2.4 Según su magnitud o tamaño

ZULUAGA GIRALDO R. (2007) Opina que Clasificar el tamaño de las empresas de acuerdo con la cobertura geográfica de su mercado. Es decir: multinacional, cuando su producto se vende a escala mundial y sus dueños son extranjeros; transnacional, cuando su mercado cubre el territorio nacional e internacional y sus fundadores son nacionales; gran empresa, cuando su producto se ofrece en el ámbito nacional; mediana empresa, cuando su mercado cubre por lo general uno o varios

departamentos o regiones dentro del territorio nacional; pequeña empresa, cuando su producto se vende por lo general en una ciudad y microempresa, cuando su producción escasamente alcanza para cubrir una pequeña parte de la ciudad, pueblo o vereda.

2.1.2 Proyecto

BACA URBINA, G (2010) Opina que El proyecto es la indagación de una respuesta al planteamiento de una dificultad, la cual tiende a resolver una necesidad humana.

SAPAG CHAIN, N & SAPAG CHAIN R, (2007) Opina que El proyecto es una búsqueda de una salida al problema pendiente a resolver. Cualquiera que sea la idea que se pretende implementar, la inversión, la metodología o la tecnología por aplicar, ella conlleva necesariamente la búsqueda de proposiciones coherentes destinadas a resolver las necesidades de la persona humana.

2.1.3 Estudio de Mercado

BACA URBINA, G (2010) Opina que Se denomina como estudio de mercado a la primera etapa de la investigación del estudio. Donde se encuentra la determinación y los parámetros de demanda y oferta, así como analizar los precios y la comercialización.

SAPAG CHAIN, N & SAPAG CHAIN R, (2007) Opina que Un estudio de mercado va más allá que la realización de un análisis y más allá que determinar la oferta y demanda o los precios. Varios costos pueden pronosticarse al simular una situación a futuro y detallando cuáles serán las capacidades y manera que se va a utilizar como una estrategia comercial.

El estudio de mercado no es más que la parte del estudio de factibilidad donde llegamos a conocer la opinión de los futuros clientes o usuarios ante el producto o servicio propuesto, en esta etapa conoceremos el comportamiento de la oferta y demanda.

2.1.3.1 Recopilación de información

Obtener información es parte primordial de un proyecto, puesto que mediante esta tendremos fundamentos para justificar el porqué de la propuesta del proyecto.

BACA URBINA, G (2010) Opina que “una fuente de información primaria es aquella que se encuentra constituida por el usuario o consumidor del bien o servicio, lo cual para obtener información de él se debe tener contacto directo”.

“El método de observación, el que se trata de ir donde se encuentra el usuario y observar su conducta. Aunque no es muy recomendable, ya que no permite averiguar los motivos reales de una conducta”.

“El método de experimentación, permite obtener información directa del usuario porque aplica y observa todos los cambios en la conducta del cliente, se llama método experimental porque su objetivo es descubrir las causas y efectos”.

“Aplicación de un cuestionario. Cuando lo que interesa es descubrir qué le gustaría al cliente consumir y conocer cuáles son los problemas actuales, la mejor forma de saberlo es preguntar directamente a los implicados mediante cuestionario”.

2.1.3.2 Procedimiento de muestreo y determinación del tamaño de la muestra

BACA URBINA, G (2010) Opina que el muestreo, es una selección pequeña de estadística, donde se deduce el valor ya sea de una o varias características, existe dos clases de muestreo: uno se lo determina probabilístico y el segundo se lo denomina no probabilístico.

La fórmula para calcular el número de encuestas es la siguiente:

$$n = \frac{NZ^2pq}{E^2(N-1) + Z^2pq}$$

Donde:

N= población total.

Z= distribución normalizada. Si Z= 1.96 el porcentaje de confiabilidad es de 95%.

p= proporción de aceptación deseada para el producto.

q= proporción de rechazo.

E= porcentaje deseado de error.

2.1.3.3 Análisis de la Demanda

BACA URBINA, G (2010) Opina que “el propósito de analizar la demanda es determinar y medir las fuerzas que afectan las exigencias del mercado, también establece las oportunidades de participación del producto en dicha demanda. La demanda está en función de la necesidad real que se tiene, del precio, de los ingresos de población entre otros, por lo que se debe tomar en cuenta información de fuentes tanto primarias como secundarias y de los indicadores econométricos”.

SAPAG CHAIN, Nassir & SAPAG CHAIN Reinaldo (2007) Manifiesta que “el análisis de una demanda constituye uno de los aspectos contrales del estudio de proyectos para la incidencia de ella en los

resultados del negocio que se implementará con la aceptación del proyecto”.

2.1.3.3.1 Tipos de Demanda

Existen varias tipologías de demanda: la demanda en relación con las oportunidades son:

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “demanda insatisfecha, donde lo producido u ofertado no cubre las peticiones del mercado; y la demanda satisfecha, es donde lo ofertado es exactamente lo que éste necesita; dentro de la demanda satisfecha existen dos tipo que son: satisfecha saturada, se la conoce porque el mercado está lleno de el producto o del servicio que se quiere ofrecer, y cuando se hace referencia a la demanda satisfecha pero no saturada se refiere cuando el mercado aun soporta más oferta de ese bien o servicio”.

2.1.3.4 Análisis de la Oferta

SAPAG CHAIN, Nassir & SAPAG CHAIN Reinaldo (2007) Opina que “la oferta es la cantidad ya sea de un bien o un servicio, el mismo que los proveedores quieren vender por un valor monetario pactado”.

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “el propósito de analizar la oferta consiste en medir tanto las cantidades como todas las situaciones o los contextos que existen para poner un servicio o un producto a disposición del mercado, pues bien, Tanto la oferta como la demanda, se encuentran en función de una cadena de factores, como por ejemplo; el precio de un producto en el mercado, si existe la presencia de apoyo gubernamental a dicha producción entre otros factores”.

Oferta no es más que brindar un beneficio que satisfaga los deseos del cliente a cambio de un valor monetario pactado entre ambas partes.

2.1.3.4.1 Tipos de Oferta

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “entre los tipos de oferta encontramos a la oferta competitiva, que se refiere a los productos que permanecen en libre competencia, esto debido a la existencia de productores del mismo artículo o del mismo servicio y en este tipo de oferta la participación en el mercado está regido por calidad, precio y servicio ofertados”.

2.1.3.5 Análisis de los Precios

BACA URBINA, G (2010), Manifiesta que “el precio es la suma mercantil por la cual un productor vende su producto o servicio y el consumidor está dispuesto a pagar, este valor se determina cuando se presenta un equilibrio entre oferta y demanda; otros opinan que la determinación de los precios se basa en el costo de producción más un porcentaje de ganancia”.

Llegar a un acuerdo sobre el precio en el que se va a ejecutar la venta es también parte transcendental para una empresa, ya que, si el precio es elevado no estará al alcance de muchos consumidores, lo que a su vez limitaría el mercado para venderlo y si por lo contrario es muy bajo no se producirá un ingreso que justifique la existencia de la empresa; por lo tanto debe haber un equilibrio tanto para los demandantes como los ofertantes.

2.1.3.5.1 Tipos de Precio

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “los precios se tipifican como: Internacional, es cuando el precio es utilizado para adquirir productos de importación y exportación, por lo general es en dólares”.

“El segundo tipo de precio se lo denomina Regional externo, es el precio vigente solo en parte de continente, por ejemplo Centro América, Europa occidental en Europa, etc. Se emplea cuando existen acuerdos de intercambio económico sólo en esos países”.

“El tercer tipo de precio es el denominado Regional interno, este consiste en un valor vigente en sólo una parte del país”.

“El cuarto tipo de precio es el local, que es el valor que se mantiene en una población si el producto o servicio sale de esta su valor cambia”.

2.1.3.6 Comercialización del Producto

BACA URBINA, G (2010), Asegura que “la comercialización es fundamental en un proyecto ya que forma parte del funcionamiento de una empresa. Se puede contar con el mejor producto y a un precio realmente conveniente, pero si no cuenta con una buena comercialización esa empresa no venderá”.

“Cuando se efectúa una buena comercialización se logra la colocación ya sea de un producto o servicio en un sitio y en un momento idóneo, que logra satisfacer al consumidor”.

2.1.3.6.1 Canales de Distribución

BACA URBINA, G (2010), Opina que “el canal de distribución es el camino por el que el producto pasa para llegar a los consumidores en cada punto donde el producto se detenga debe realizarse un pago; se tiene dos tipos claramente diferenciados: están aquellos que consumen en masa y aquellos que consumen de manera industrial”.

“Los canales de artículos de consumo popular son los siguientes:”

- a. “La ruta entre Productores y consumidores; es la ruta más corta, simple y rápida. Y se presenta cuando el consumidor va directo a la fábrica;”
- b. “La ruta que pasa por Productores – minoristas – consumidores; representa a una ruta común;”
- c. “La ruta Productores – mayoristas – minoristas – consumidores. Es más larga y aquí el mayorista entra como auxiliar ya que comercializa artículos más especializado este tipo de rutas se manifiesta en la venta de medicina entre otros;”
- d. “La ruta correspondiente a Productores – agentes – mayoristas – minoristas – consumidores, es una ruta más indirecta pero aun así es más utilizado por distintas empresas que ofrecen sus productos a cientos de kilómetros de su sitio de origen”.

2.1.3.7 Determinación del Tamaño

BACA URBINA, G (2010), Opina que “cuando se va a determinar el tamaño de un departamento de producción es una tarea un tanto restringida por la concordancia entre los diferentes factores de tamaño, demanda, disponibilidad del material, tecnología, equipos y por supuesto el financiamiento”.

2.1.3.7.1 El Tamaño del Proyecto y La Demanda

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “uno de los factores primordiales para determinar el tamaño de un proyecto es la demanda. Para aceptar el tamaño que se propone debe hacerlo cuando la demanda sea superior, si hubiese una igualdad entre el tamaño y la demanda no es conveniente realizar la instalación, ya que estaría arriesgando; mientras que, cuando la demanda es mayor el tamaño

propuesto debe cubrir un porcentaje bajo de la demanda que no pase el 10%, esto claro si hay mercado libre”.

2.1.3.7.2 El Tamaño del Proyecto y los Suministros e Insumos

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “contar con materia prima de calidad y cantidad es un factor fundamental para desarrollar un proyecto, se debe efectuar un listado de los proveedores de materiales e insumos debe anotarse los alcances que cada proveedor tiene para suministrar estos últimos, y cuando los proveedores nacionales no son seguros es recomendable buscar en el extranjero”.

2.1.3.7.3 El Tamaño del Proyecto, La Tecnología y Los Equipos

BACA URBINA, G (2010), Opina que “el tamaño y la tecnología influyen en la relación que se presenta entre el tamaño del proyecto con la inversión y por supuesto el costo de producción; es por esto que estas relaciones propician un menor costo de inversión por cada unidad que se instale y un incremento en el rendimiento por cada persona”.

2.1.3.7.4 El Tamaño del Proyecto y el Financiamiento

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “cuando en una empresa los recursos financieros no son suficientes para cubrir las diferentes necesidades que requiere una inversión aun de una planta de un mínimo tamaño; entonces es evidente que tampoco tendrá para la efectuar un proyecto; si con los propios recursos económicos y con los recursos ajenos se puede elegir entre diferentes proyectos con tamaños de producciones de los cuales hay una notoria diferencia de costos y de rendimiento económico, entonces se aconseja elegir el proyecto donde permita un financiamiento seguro y cómodo, y que de ante mano ponga a consideración menor costo y mayor rendimiento en el capital; por

consiguiente se debe realizar un balance entre todos los factores para realizar la mejor selección”.

2.1.3.7.5 El Tamaño del Proyecto y la Organización

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “una vez realizado el estudio donde se determinó el tamaño que más convenga para el proyecto, sigue otra parte fundamental que consiste en asegurarse que se cuenta con el personal suficiente y apropiado para cada función a desarrollarse en la empresa; en esta parte del proyecto se hace referencia a todo el personal, pero aún más sobre aquel que laborará en la parte técnica”.

2.1.3.7.6 Método de Escalación

BACA URBINA, G (2010) Opina que “para fijar la capacidad inmejorable de producción para una planta Lange se sustenta en la hipótesis real, la misma que establece una existencia de una relación funcional que relaciona al monto de la inversión en conjunto con la capacidad productiva que tendrá el proyecto, esto permite que se considere como medida directa de capacidad a la inversión inicial”.

“La expresión del costo total mínimo quedaría como sigue:”

$$\text{Costo total} = I_0(C) + \sum_{t=0}^{n-1} \frac{C}{(1+t)^t} = \text{mínimo}$$

2.1.3.8 Localización óptima del proyecto

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “el objetivo general de este punto es, por supuesto, llegar a determinar el sitio donde se instalará la planta”.

2.1.3.8.1 Método cualitativo por puntos

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “consiste en asignar factores cuantitativos a una serie de factores que se consideran relevantes para la localización. Esto conduce a una comparación cuantitativa de diferentes sitios. El método permite ponderar factores de preferencia para el investigador al tomar la decisión. Se sugiere aplicar el siguiente procedimiento para jerarquizar los factores cualitativos”.

1. “Desarrollar una lista de factores relevantes”.
2. “Se debe determina un valor a cada opción y de esta manera mostrar el grado de relevancia (el valor que se le da a las opciones deben sumar 1), el valor que se asignado será bajo el criterio exclusivo del investigador”.
3. “Se debe tomar en cuenta una escala usual para cada opción, por ejemplo, de 0 a 10 y escoger un mínimo”.
4. “Una vez designado la escala se califica cada opción mediante la escala establecida y a su vez se la multiplica por el valor”.

2.1.3.9 Ingeniería del Proyecto

BACA URBINA, G (2010) Opina que para “realizar un estudio de ingeniería tiene como propósito general solucionar todo lo que relacione a la instalación y puesta en marcha de la planta. Abarcando desde la descripción del proceso hasta la adquisición del equipo y maquinaria y la determinación de cómo distribuir de forma óptima la planta hasta definir cuál será la estructura jurídica y de organización”.

2.1.3.9.1 Factores relevantes que determinan la adquisición de equipo y maquinaria

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “en la etapa de donde se debe decidir sobre la compra de equipo y maquinaria, hay que tomar en

cuenta varias secuencias de opciones que interfieren directamente sobre la decisión de elección; recabar información sobre los productos para compararlos entre si es sumamente útil ya que nos permite efectuar una secuencia de cálculos”.

2.1.3.9.2 Distribución de la Planta

BACA URBINA, G (2010) Opina que “proporcionar condiciones para desempeñar las funciones laborales optimas es una gran distribución de la planta, y que a su vez ponga a disposición seguridad y bienestar para los trabajadores hace de la distribución de la planta inmejorable”.

2.1.4 Estudio Organizacional y Administrativo

SAPAG CHAIN, Nassir & SAPAG CHAIN Reinaldo (2007) Opina que “para cada proyecto es posible definir la estructura organizativa que más se adapte a los requerimientos de su posterior operación. Conocer esta estructura es fundamental para definir las necesidades de personal calificado para la gestión y, por lo tanto, estimar con mayor precisión los costos indirectos de la mano de obra ejecutiva”.

2.1.4.1 Organización del recurso humano y organigrama general de la empresa

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “cuando se empieza se comienza a realizar un proyecto la parte inicial se relaciona con la constitución legal, los trámites así como compra de terreno, la construcción de edificio o su adaptación y entre otras más actividades, estas actividades deben ser planeadas y controladas”.

“El objetivo de presentar un organigrama es observar la cantidad total de personal que trabajará para la nueva empresa, y esta cantidad

de personal, será la que se va a considerar en el análisis económico para incluirse en la nómina de pago”.

2.1.5 Estudio Económico

BACA URBINA, G (2010) Opina que “el estudio económico se basa en la sistematización y el orden de la información obtenida que sea de representación monetaria, esta información se la obtiene de las etapas anteriores del proyecto, además se debe realizar los cuadros analíticos, los mismos que sirve como base para poder efectuar la evaluación económica”.

“La evaluación económica comienza determinando todos los costos totales e incluidos la inversión inicial que se efectúa en la parte donde se realiza el estudio de ingeniería, puesto que el valor de los costos está en función de la tecnología que se vaya a utilizar. Otra parte que toma en cuenta esta parte es el cálculo tanto de la depreciación como de la amortización que abarca toda la inversión inicial”.

2.1.5.1 Evaluación Económica

BACA URBINA, G (2010) Opina que “la descripción de los métodos de evaluación económica en donde el valor del dinero es tomado en cuenta a través del tiempo, para analizar esta evaluación se efectúa la tasa interna de rendimiento y a el valor presente neto se la realiza precisamente en esta etapa denominada evaluación económica”.

“La etapa de la evaluación económica es la más relevante ya que es la que permite tomar la decisión de si se lleva a cabo el proyecto o no además la decisión de inversión en la mayoría de las ocasiones recae en la evaluación económica”.

2.1.5.2 Determinación de los Costos

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “la palabra costo es muy utilizada en todos los ámbitos aunque no se ha logrado poder darle una definición concisa, aunque se puede decir que el costo no es más que el coste realizado ya sea en valor monetario o en especie, cuando se realizó un desembolso en el pasado este se lo denomina costos hundidos, cuando el desembolso se lo realiza en el presente se lo denomina en la evaluación económica como inversión, mientras que un desembolso a realizarse en el futuro se denomina como costos futuros o el llamado costo de oportunidad”.

2.1.5.2.1 Costo de Producción

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “determinar los costos de producción es realizar un reflejo de lo que se estableció en el estudio técnico. Si se presenta un error en el costo de producción es como que se presente el error en la etapa del estudio técnico. Si suponemos que se quiere iniciar un proceso productivo con la participación de 25 obreros y resulta que al querer empezar se observa que los 25 obreros no son suficientes por lo que hará falta más obreros, se muestra que la responsabilidad no es de contabilidad ya que este departamento solo se concreta en cancelar el salario la responsabilidad es del estudio de ingeniería”.

2.1.5.2.2 Costo de Administración

BACA URBINA, G (2010) Asegura que “los costos de Administración no son más que aquellos desembolsos que incurren en los pagos por la función administrativa de la empresa, cabe mencionar que no solo se refiere a los sueldos de los gerentes o de secretarias, sino que cubre también los gastos de direcciones de otros departamentos como de recursos humanos, publicidad entre otros, aunque estos costos también se podría cargar a los costos de producción”.

2.1.5.2.3 Costo de Venta

BACA URBINA, G (2010) Al departamento de venta también se lo conoce como departamento de mercadotecnia ya que el hecho de vender no es solo llevar el producto a intermediario o al cliente final sino que también implica la investigación y el desarrollo para llegar a nuevos mercados o de adaptar el producto a las exigencias del cliente entre otras actividades de las que se encarga esta área incluso la publicidad.

Como su nombre mismo lo indica, en los costos de ventas se deben anotar la suma de los desembolsos incurridos en los procesos que se aplican para vender el producto, inclusive hasta los gastos del departamento de marketing, puesto que, es un instrumento más para lograr la venta de lo ofertado.

2.1.5.2.4 Costo de Financiamiento

BACA URBINA, G (2010) Opina que “el costo de financiamiento es el desembolso que se realiza por concepto de los intereses que generan los capitales adquiridos en préstamos; la manera correcta de registrarlo es por separado, puesto que un capital prestado puede ser diverso”.

Cuando la empresa ha realizado préstamos ya sea a instituciones bancarias o a otras empresas, presentan los costos de financiamiento, que son los pagos de los intereses que ocasionan dichos préstamos.

2.1.5.3 Inversión total inicial: fija y diferida

BACA URBINA, G (2010) “Es la adquisición de los activos fijos o intangibles que requiere la empresa para poder iniciar sus operaciones a excepción del capital de trabajo”.

“El activo tangible o también denominado activo fijo es el que se puede tocar, entre estos están los bienes propiedad como terrenos, edificios entre otros. Es denominado fijo ya que la empresa no puede desprenderse con facilidad de él”.

“El activo intangible es todo los bienes de la empresa que son necesarios para sus operaciones como por ejemplo las patentes de inversión, marcas, diseños comerciales, los contratos de servicios básicos entre otros que no se los puede tocar”.

2.1.5.4 Depreciaciones y Amortizaciones

BACA URBINA, G (2010) Manifiesta que “la depreciación se la aplica solo a los activos fijos, ya que al usar estos bienes se produce una disminución en su valor; mientras que, la amortización sólo se aplica en los activos diferidos o también conocidos como activos intangibles, puesto que si se compra una marca comercial, está, con al usarla no baja su valor, esto significa que amortización es el cargo anual que se realiza para la recuperación de una inversión”.

2.1.5.5 Capital de Trabajo

BACA URBINA, G (2010) “Desde el punto de vista contable el capital de trabajo es la resta entre activo circulante y pasivo circulante. Mientras que en lo practico el capital de trabajo es un valor adicional con que se debe contar para el funcionamiento de la empresa; ya que antes de recibir los primeros ingresos hay que financiar la primera producción; por lo que se debe contar con una cantidad monetaria para sufragar los gastos de mano de obra, materia prima entre otros y esto se carga al activo circulante; pero así como hay que invertir en esos rubros, así mismo se puede obtener crédito a corto plazo por servicios y proveedores, estos créditos se los carga al pasivo circulante. Entonces

el capital de trabajo es el valor monetario que se debe tener para empezar a trabajar”.

Meza Orozco (2010) Asegura que “por capital de trabajo entenderemos que son los recursos, diferentes a la inversión fija y diferida, que un proyecto requiere para analizar sus operaciones sin contratiempo alguno”.

2.1.5.6 Punto de Equilibrio

Meza Orozco (2010) “El punto de equilibrio se define como aquel punto o nivel de ventas en el cual los ingresos totales son iguales a los costos totales y, por lo tanto, no se genera ni utilidad ni pérdida contable en la operación”.

BACA URBINA, G (2010) “Cuando el nivel de producción de los ingresos generados por las ventas son puntualmente igual al de la suma de los costos fijos y los variables, se presenta el punto de equilibrio”.

“Se puede calcular de forma gráfica, o bien, en forma matemática, como se describe a continuación”.

“El ingreso es el producto de la cantidad vendida por el precio, por lo tanto $\text{ingreso} = P \times Q$. Los costos fijos se los representan con las siglas CF, mientras que a los costos variables se los representa con CV. Para que exista el punto de equilibrio se realiza la igualdad entre los ingresos y los costos totales”.

$$Px Q = CF + CV$$

“Los costos variables por lo general es un porcentaje invariable de las ventas, por lo que el punto de equilibrio queda matemáticamente definido como”.

$$\text{Punto de Equilibrio} = \frac{CF}{1 - \frac{CV}{P \times Q}}$$

El punto de equilibrio es el punto que señala cuanto debe producir una empresa para obtener una igualdad entre los ingresos y los costos, es decir, señala el valor del ingreso con el cual se cubre los costos.

2.1.5.7 Estado de Resultado

BACA URBINA, G (2010) “La finalidad de análisis del estado de resultado o de pérdidas y ganancias es calcular la utilidad neta y los flujos netos de efectivo del proyecto, que son, en forma general, el beneficio real de la operación de la planta, y que se obtienen restando a los ingresos todos los costos en que incurra la planta y los impuestos que deba pagar”.

Cuadro N° 1. Modelo de estado de resultados

Flujo	Concepto
+	Ingresos
-	Costo de Producción
=	Utilidad Marginal
-	Costo de Administración
-	Costo de Venta
-	Costo Financiero
=	Utilidad Bruta
-	Impuesto sobre la renta
-	Impuesto patronal
=	Utilidad neta
+	Depreciación y Amortización
-	Pago de financiamiento
=	Flujo neto de efectivo

Fuente: Baca Urbina Gabriel

Elaborado por: Autora

En definitiva el estado de resultado es un instrumento contable para llegar a conocer si la empresa presenta pérdidas o ganancias en su ejercicio económico.

2.1.5.8 Costo de capital o tasa mínima aceptable de rendimiento

BACA URBINA, G (2010) “Cuando se requiere formar una empresa cualquiera hay que efectuar una inversión inicial; el valor de dicha inversión se puede originar mediante varios medios como: de inversionistas, otras empresas, de instituciones de crédito llamado también bancos o de una fusión de ellos; sea cual sea el modo de aportación de capitales, cada cual tendrá un costo que va relacionado al capital que haya aportado”.

Si se define a la TMAR como: $TMAR = i + f + if = \text{premio al riesgo}$; f = inflación (BACA URBINA, 2010, pág. 152).

“Lo que indica que la tasa mínima aceptable de rendimiento de una inversión es la tasa que un inversionista le pedirá, la cual debe calcularse con la adición de: una ganancia tal que llegue a compensar los efectos inflacionarios además debe recibir una tasa mayor que sea como un premio otorgado por tomar el riesgo de invertir su dinero”.

Cuadro N° 2. Calculo de la TMAR global mixta

Accionistas	% aportación		TMAR		Ponderación
Inversionistas Privado	0,5	X	0,232	=	0,116
Otras empresas	0,25	X	0,2544	=	0,0636
Institución Financiera	0,25	X	0,25	=	0,0625
	TMAR global mixta				0,2421

Fuente: Baca Urbina Gabriel

Elaborado por: Autora

“Efectuando las operaciones matemáticas se obtuvo que la TMAR del capital total de \$200.000.000 es de 24.21%; lo que nos da a entender que necesita tener un rendimiento del 24.21% para poder pagar los

intereses de los inversionistas mayoritarios representados por el 23.2%, el 25.44% de interés de las otras empresas y el 25% de interés a la institución bancaria que monetariamente aportaron \$100.000.000; \$50.000.000 y \$50.000.000 respectivamente; ahora si la empresa presenta un rendimiento menor al 24.21% no tendría la capacidad para poder pagar los intereses ni de las fuentes de financiamiento ni la de los propios inversionistas”.

2.1.5.9 Financiamiento

BACA URBINA, G (2010) Opina que “si una empresa pide capital prestado ya sea para cubrir alguna necesidad económica o para cualquier otra necesidad, entonces esa empresa está financiada”.

“Para hacer un cálculo en donde los pagos sean de cantidades iguales durante un periodo de cinco años es necesario primero poder determinar el valor que se pagará cada año el mismo que debe ser igual en cada año, por lo que se aplica la siguiente fórmula”.

$$A = p \left[\frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n + 1} \right]$$

“La anualidad está representada por A que es el pago igual a efectuarse el final de cada año. Si reemplazamos los valores obtenidos en la formula tendremos”:

$$A = 20\,000\,000 \left[\frac{0.365(1+0.365)^5}{(1+0.365)^5 - 1} \right] = \$9\,252\,530$$

“La tasa de interés cobrado es de 0.365, este valor se lo multiplica con la columna de deuda posteriormente a haberse efectuado el pago del año anterior, en otras palabras es por el saldo insoluto; pues bien, el pago de capital se lo obtendrá al efectuar una sustrayendo a cada anualidad el pago de interés de ese mismo año que es de \$9.252.530”.

Cuadro N° 3. Modelo de una anualidad de pagos iguales

Año	Interés	Pago de fin de año	Pago a Principal	Deuda después del pago
0				20000000,00
1	7300000,00	9252530,00	1952530,00	18047471,00
2	6587327,00	9252530,00	2665203,00	15382268,00
3	5614528,00	9252530,00	3638002,00	11744266,00
4	4286657,00	9252530,00	4965873,00	6778393,00
5	2474113,00	9252530,00	6778416,00	23,00

Fuente: Baca Urbina Gabriel

Elaborado por: Autora

“En el método en donde se realiza el pago de intereses y una parte del capital que puede ser del 20% cada año efectuado al final del mismo durante los cinco años; en la columna del pago realizado al principal va a aparecer una cantidad anual de \$4.000.000 el mismo que representa al 20% de la deuda total y los intereses se calcularán en base a los saldos”.

Cuadro N° 4. Modela de una anualidad con parte de capital

Año	Interés	Pago o capital	Pago anual	Deuda después del pago
0				20000000,00
1	7300000,00	4000000,00	1130000,00	16000000,00
2	5840000,00	4000000,00	9840000,00	12000000,00
3	4380000,00	4000000,00	8380000,00	8000000,00
4	2920000,00	4000000,00	6920000,00	4000000,00
5	1460000,00	4000000,00	5460000,00	0,00

Fuente: Baca Urbina Gabriel

Elaborado por: Autora

2.1.5.10 Balance General

BACA URBINA, G (2010) Opina que “las pertenencias materiales o inmateriales que tiene una empresa es considerado como activo, mientras que el pasivo es la representación de todo tipo de obligación que se contraen con terceros”.

“Los activos también se lo conoce como el capital que son representados ya sea por dinero o títulos, pertenecientes a los accionistas o propietarios de la empresa”.

“La igualdad fundamental del balance: $\text{Activo} = \text{Pasivo} + \text{Capital}$ ”.

“El objetivo principal de un balance se centra en la determinación anual del valor real de la empresa en ese instante”.

“El balance general es un instrumento contable en donde se indica cómo se encuentra la empresa anualmente tomando en los activos, los pasivos y el capital”.

2.1.5.11 Método de evaluación del valor del dinero a través del tiempo

2.1.5.11.1 Valor Presente Neto (VPN)

BACA URBINA, G (2010) “Al restar la suma de los flujos descontados a la inversión inicial se obtendrá el valor presente neto”.

Meza Orozco (2010) “El valor presente neto es una cifra monetaria que resulta de comparar el valor presente de los ingresos con el valor presente de los egresos. En términos concretos, el valor presente neto es la diferencia de los ingresos y los egresos en pesos de la misma fecha”.

“La ecuación del VPN se plantea de la siguiente forma:”

$$VPN = -P + \frac{FNE_1}{(1+i)^1} + \frac{FNE_2}{(1+i)^2} + \frac{FNE_3}{(1+i)^3} + \dots + \frac{FNE_n}{(1+i)^n}$$

“La ecuación para calcular el VPN para el periodo de cinco años es:”

$$VPN = -P + \frac{FNE_1}{(1+i)^1} + \frac{FNE_2}{(1+i)^2} + \frac{FNE_3}{(1+i)^3} + \frac{FNE_4}{(1+i)^4} + \frac{FNE_5 + VS}{(1+i)^5}$$

“El valor del VPN es inversamente proporcional al valor de la i aplicada, de modo que como la i aplicada es la TMAR; en caso de que se pida un gran rendimiento a la inversión (es decir, si la tasa mínima aceptable es muy baja), el VPN fácilmente se vuelve negativo, y en ese caso se rechazaría el proyecto”.

2.1.5.11.1.1 Criterios para aceptar o rechazar un proyecto usando el VPN

Meza Orozco (2010) “Cuando el VPN es mayor que cero, el proyecto se debe aceptar”.

“Cuando el VPN es igual a cero, es indiferente aceptar o no el proyecto”.

“Cuando el VPN es menor que cero, el proyecto se debe rechazar”.

2.1.5.11.2 Tasa Interna de Rendimiento (TIR)

BACA URBINA, G (2010) Opina que “la tasa interna de rendimiento no es más que ese porcentaje de descuento en donde el valor presente neto llega a ser igual a cero, lo que se refiere es que la TIR es el porcentaje que crea una igualdad entre la suma de los flujos descontados y la inversión inicial”.

“Se denomina TIR porque se presume que el dinero que se gana año tras año se recapitaliza, lo que significa que la tasa interna de

rendimiento es generada en el interior de la empresa mediante una reinversión”.

Meza Orozco (2010) Menciona que “la TIR se la puede interpretar como la máxima tasa de interés por la cual un inversionista estaría dispuesto a financiarse para la realización del proyecto, pagando con los flujos netos de efectivo el capital y sus intereses”.

“La ecuación de la TIR”.

$$P = \frac{FNE_1}{(1 + TIR)^1} + \frac{FNE_2}{(1 + TIR)^2} + \dots + \frac{FNE_n}{(1 + TIR)^n}$$

2.1.5.11.2.1 Criterio para aceptar o rechazar un proyecto usando la TIR

Meza Orozco (2010) “Cuando la TIR es mayor que la tasa de oportunidad, el proyecto se debe aceptar. El inversionista obtiene un rendimiento mayor del exigido; el inversionista gana más de lo que quería ganar”.

“Cuando la TIR es igual a la tasa de oportunidad, es indiferente emprender o no el proyecto de inversión”.

“Cuando la TIR es menos que la tasa de oportunidad, el proyecto se debe rechazar. El inversionista gana menos de lo que quería ganar”.

2.1.5.11.3 Adición del Valor de Salvamento (SV)

BACA URBINA, G (2010) “Si restamos el valor de adquisición de la depreciación acumulada hasta ese periodo obtendremos el valor de rescate, también conocido como valor de salvamento, es decir, si se compra un mueble de oficina en \$200 y la tasa aplicada es de 10%, se obtendrá un valor de salvamento de \$100, puesto que el 10% de los

\$200 es \$20 que se multiplica por los cinco años dando un resultado de \$100 menos los \$200 del valor de adquisición da un total de \$100”.

2.1.5.12 Métodos de evaluación que no valoran el dinero a través del tiempo

2.1.5.12.1 Razones Financiera

BACA URBINA, G (2010) “El método que no toma en cuenta el valor del dinero en el tiempo es el análisis de las tasas o razones financieras, lo cual es válido puesto que se basa en los datos provenientes del balance general de la empresa; la misma que tiene información en un punto en el tiempo, que por lo general es al final de un año o periodo contable, a diferencia del valor presente neto y la tasa interna de rendimiento los cuales usan datos de los estado de resultados proyectado”.

2.1.5.12.1.1 Razones de Liquidez

BACA URBINA, G (2010) “La razón de liquidez es aquella que calcula cuál es la capacidad que tiene una empresa para cumplir con sus pagos de deuda a corto plazo; Entre las razones de liquidez podemos encontrar”.

a) Tasa Circulante

BACA URBINA, G (2010) “Proviene de la división entre los activos circulantes sobre los pasivos circulante; entre los activos circulantes figuran el efectivo, las cuentas por cobrar, los inventarios y las acciones, mientras que en los pasivos circulantes se incluyen las notas por pagar a corto plazo, las cuentas por pagar, así como impuestos, además los vencimientos a corto plazo de deudas a largo plazo, y salarios retenidos; cuando se requiere medir la solvencia a

corto plazo se emplea la tasa circulante, puesto que indica cuál es el grado que tienen los activos que se convierten en efectivo a corto plazo para cubrir las deudas de corto plazo; Su fórmula es:"

$$\text{Razón circulante} = \frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}}$$

b) Prueba del ácido

BACA URBINA, G (2010) "Al efectuar la resta entre los inventarios y los activos circulantes, y este resultado dividirlo entre los pasivos circulantes, obtendremos la tasa de la prueba del ácido; se lo efectúa de esta manera puesto que los inventarios son los activos con menos liquides, entonces este método se encarga de la medición de la capacidad que tiene una empresa para cancelar las deudas a corto plazo sin necesidad de acudir a la venta de inventarios, Su fórmula es".

$$\text{Tasa de la prueba del ácido} = \frac{\text{activo circulante} - \text{inventario}}{\text{pasivo circulante}}$$

2.1.5.12.1.2 Tasa de Apalancamiento

BACA URBINA, G (2010) "Las tasas de apalancamiento es la razón que permite conocer el grado de financiamiento que la empresa tiene mediante una deuda; entre las tasas de apalancamiento figuran".

a) Razón de deuda total a activo total

"Esta razón es también conocida como la tasa de deuda, que calcula el porcentaje general de los fondos que provienen de instituciones de crédito, esta deuda incluye los pasivos circulantes; los acreedores difícilmente prestan capital a una empresa que se encuentre muy adeudada y es por el riesgo que corren de no recuperar su dinero, un porcentaje aceptable es el 33% y la fórmula es".

$$Tasa\ de\ deuda = \frac{deuda\ total}{activo\ total}$$

b) Número de veces que se gana el interés

“Se obtiene dividiendo las ganancias antes del pago de interés e impuestos. Mide el grado en que pueden disminuir las ganancias sin provocar un problema económico a la empresa que llegue al grado de no poder cubrir los gastos anuales de los intereses generados, es así que de esta tasa el 8.0 veces es un valor aceptado y su fórmula es”.

$$Número\ de\ veces\ que\ se\ gana\ el\ interés = \frac{ingreso\ bruto}{cargos\ de\ interés}$$

2.1.5.12.1.3 Tasas de Rentabilidad

“Las tasas de rentabilidad permiten revelar cuán efectiva es la administración de la empresa siendo así el resultado neto de un gran número de políticas y decisiones”.

a) Tasa de margen de beneficio sobre venta

“Para poder calcular la tasa de margen de beneficio sobre la venta se divide el ingreso neto que se obtiene después de los impuestos de las ventas, es decir, que tanto el ingreso neto como las ventas forman un estereotipo de flujos de efectivo por todo el periodo de un año, puesto que la división se realiza en ese momento y no hay partida de flujos a otros periodos, no se considera ninguna tasa de interés Su fórmula es”.

$$Tasa\ de\ margen\ de\ beneficio = \frac{utilidad\ neta\ despues\ de\ pagar\ impuesto}{ventas\ totales\ anuales}$$

2.1.6 Estudio de Impacto Ambiental

SAPAG CHAIN, Nassir & SAPAG CHAIN Reinaldo (2007) Manifiesta que “en la gestión del impacto ambiental se tiende a la búsqueda de un proceso continuo de mejoramiento ambiental de toda la cadena de producción, desde el proveedor hasta del distribuidor final que lo entrega al cliente”.

El estudio de impacto ambiental parte de un estudio de factibilidad que no se la realizaba con frecuencia en la evaluación de un proyecto, en este caso se lo realizará puesto que es parte fundamental valorar cual será el daño a causar al medio ambiente con la implementación de un proyecto.

2.2 Fundamentación Conceptual

2.2.1 Compañía

Una compañía es donde más de dos personas las cuales unen sus valores monetarios para formar un capital, el mismo que servirá para emprender sus funciones económicas.

2.2.2 Vehículo

De acuerdo a la LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (2003) “El Vehículo es el medio que se utiliza para poder transportar ya sea a personas o bienes”.

2.2.3 Bus

“Vehículo a motor de mediana capacidad destinado especialmente para el transporte de pasajeros”.

2.2.4 Busetas

“Las busetas es un vehículo a motor, con una capacidad baja de hasta 22 asientos y su uso es destinado para brindar transporte de pasajeros”.

2.2.5 Ómnibus

“El Ómnibus es otro vehículo a motor que es de servicio público, que cuenta con capacidad amplia para poder transportar pasajeros, cuenta con un número de asientos de 36.

2.2.6 Trolebús

“El trolebús es un vehículo cuyo funcionamiento es eléctrico, aunque también es a combustible montado sobre neumáticos, para tomar corriente se lo hace mediante de un cable y es de transporte público”.

2.2.7 Matrícula

“El documento donde señala que un vehículo se encuentra inscripto, lo cual es un requisito para poder circular”.

2.2.8 Placas

“Las placas son planchas de material metálico que tiene impresas las siglas y los números que los otorga la autoridad y así identificar a los vehículos”.

La Transportación

“La transportación es el acto en donde se traslada ya sea a una persona o un bien de un punto de salida a un punto de llegada”.

2.2.9 El Transporte

“El transporte consiste en movilizar o trasladar de un lugar a otro a las personas o bienes”.

2.2.10 Transportación Masiva

“Servicio remunerado de transporte de personas en vehículos de uso público”.

2.2.11 Servicio Público de Transporte

“El servicio público de transporte es direccionar ya sea a personas o puede ser también bienes mediante vehículos que funcionan a motor y sus recorridos es por las vías públicas”.

2.2.12 Vehículos de uso Públicos

“Vehículos destinados comercialmente al transporte, de carga, mixtos y especiales”.

2.2.13 Permiso de operación

“El permiso de operación es un título el cual es concedido por las autoridades correspondientes el mismo que permite que un vehículo pueda circular por un periodo”.

2.2.14 Rutas

“Las rutas es el camino que se encuentra legalmente autorizado para poder realizar la transportación pública donde se considera tanto el origen que es la partida hasta el destino que es la llegada”.

2.2.15 Frecuencia

“Las autoridades competentes otorgan un horario llamado también itinerario, este horario se lo conceden a las organizaciones que prestan el servicio de transportación pública de pasajeros”.

2.2.16 Talento humano

Según LÓPEZ, O. (2009), “el talento humano no se basa tan sólo en la cantidad de conocimientos que se tengan sobre un campo del saber determinado (o sobre muchos campos) y su aplicación práctica; el talento humano también se basa en otras competencias que incluyen otras perspectivas del ser, como sus gustos, intereses y proyecciones que pueden ajustarse o no a la propia organización”.

2.2.17 Capital humano

De acuerdo con DESSLER, G. Y VARELA, R. (2011), “se refiere a los conocimientos, la educación, la capacitación, las habilidades y la pericia de los colaboradores de una organización”.

2.2.18 Recursos humanos

Para ALLES, M. (2012), “recursos humanos es la disciplina que estudia todo lo atinente a la actuación de las personas en el marco de una organización”.

2.2.19 Empresa

Como menciona GRAUE, A. (2009), “las empresas son unidades económicas de producción dedicadas a las actividades industriales mercantiles o de prestación de servicios”.

2.3 Fundamentación Legal

2.3.1 Ley de Compañías

De acuerdo a la Ley de Compañías del Ecuador (2003), se tomaron los siguientes artículos:

2.3.1.1 Disposiciones Generales

Art. 2. Existen cinco características de compañías, que son: las denominadas de nombre colectivo; las de comandita simple; responsabilidad limitada; anónima y economía mixta, estas compañías se constituyen personas jurídicas.

Art. 18. Es la superintendencia de Compañías quien tendrá bajo su responsabilidad y quien organizará, una lista de las sociedades usando como base copias de los Registros Mercantiles, los mismos que deben ser proporcionados por los respectivos funcionarios.

2.3.1.2 De la Compañía Anónima

Art. 143. La sociedad en donde el capital se encuentra dividido en acciones negociables se la conoce como compañía anónima, este capital se encuentra establecido por la contribución que realiza cada socio o accionistas.

Art. 146. Se formará por medio de la escritura pública para luego por mandato de la Superintendencia se la inscribirá en el Registro Mercantil.

Art. 208. Las utilidades de los accionistas serán distribuidas mediante la simetría de la cuantía de sus acciones, sólo se podrá repartir lo que resulte como beneficio líquido del balance anual.

Art. 230. La autoridad suprema de la compañía es junta general formada por los accionistas legalmente convocados y reunidos, es el órgano supremo de la compañía.

Art. 251. La estructura administrativa que presentará la compañía deberá fijarse en el contrato social.

Art. 293. Los métodos de contabilidad, al igual que los libros y los balances que efectúen las compañías deben estar conforme lo indique leyes que dicte la Superintendencia de Compañías para tales efectos.

2.3.2 Ley de Tránsito y Transporte Terrestre

Se tomaron los siguientes artículos de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2003):

2.3.2.1 Matricula de los Vehículos

Art. 100. Para poder matricular un vehículo, deben presentarse en el caso de los vehículos de servicio público y que el vehículo sea nuevo:

1. La factura de la casa comercial, es decir donde se haya comprado;
2. Se debe presentar ya sea copia certificada del certificado de aduana o el original
3. Si es fabricación nacional se debe presentar el certificado de producción;
4. El título de certificado de exoneración de impuestos que lo concede la Dirección Nacional de Tributación Aduanera, esto es para los vehículos importados con este beneficio; y,
5. Las cédulas de ciudadanía.

Los requisitos cuando es cambio de propietarios son:

6. Debe presentarse el contrato de compraventa que este suscrito por ambas partes y que se encuentre legalmente reconocido, también se puede presentar un documento que sea certificado en donde se acredite el traspaso de dominio;
7. Además se debe presentar el documento de la revisión vehicular;
8. La matrícula anterior; y,
9. La cédula de ciudadanía.

Art. 101. Las cooperativas, las compañías de transporte y los socios de las mismas tendrán que adjuntar a los requisitos de matriculación tendrán que certificar la calidad de los vehículos con la vigencia de los permisos de operación, esto se lo realizará mediante la certificación otorgada por el Consejo Nacional de Tránsito o la Comisión de Tránsito.

2.3.3 Las placas de Identificación

Art. 102. Un vehículo para poder circular por las vías tiene que portar dos placas de identificación vehicular además de la matrícula vehicular, estas placas pueden ser concedidas ya sea por las Jefaturas Provinciales, por las Subjefaturas de Tránsito o por la Comisión de Tránsito, su colocación deberá ser una en la parte anterior y posterior del mismo.

2.3.4 El Transporte Nacional

Art. 111. La clasificación de los automotores en base a la matrícula y al servicio que prestan, se tiene:

- a) Los vehículos de uso particular: en ellos se encuentra los de carga, los vehículos de pasajeros, aquellos denominados mixtos o especiales, es decir, son aquellos vehículos destinados al uso privado de sus propietarios;

- b) Los vehículos de uso público: los de uso públicos son aquellos vehículos cuyo destino es comercial para transportar pasajeros, también los mixtos o especiales y de carga;
- c) Los vehículos del Estado: son aquellos vehículos que están destinados para estar al servicio de los organismos públicos, autónomos o semi-públicos;
- d) Los vehículos que son de uso Diplomático y Consular y de Organismos Internacionales o de Asistencia Técnica: son vehículos destinados al servicio de las representaciones antes mencionadas; y,
- e) Los vehículos camineros y agrícolas que son determinados por los Organismos correspondientes.

Art. 112. Los vehículos que se encuentran al servicio público, para transportar pasajeros está compuesto por: buses intraprovinciales los mismos que se subdividen en intercantonales e interparroquiales, los buses interprovinciales, y los buses urbanos.

Art. 114. Los vehículos con destino a brindar un servicio de transporte público de pasajeros tendrá que tener a disposición un extintor de incendios de 10 kg. de polvo químico de capacidad, un botiquín para primeros auxilios, llantas de emergencia, la caja de herramientas básicas, y triángulos de seguridad.

Ninguna de estas unidades tendrá chasis reconstruido.

Art. 115. Los vehículos que son de transporte masivo de pasajeros deberán llevar tanto en la parte inferior, en los laterales y en la parte superior, un rótulo en donde se indique tanto el nombre como el número de la ruta o de la línea por la que transitan y el tipo de servicio, el

Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre o la Comisión de Tránsito determinará el color de estas unidades.

2.3.5 Permisos de operación, rutas y frecuencias

Art. 123. Un vehículo de carga y/o de transporte público de pasajeros que brinde el servicio interprovincial deberá adquirir un permiso de operación otorgado por el Consejo Nacional de Tránsito o del respectivo Consejo Provincial de Tránsito, se es dentro de la provincia.

Art. 124. Cuando se constante físicamente el número y las especificaciones técnicas de la flota vehicular se concederá el permisos de operación.

Art. 125. Las rutas y la frecuencia se determinan en el permiso de operación.

CAPÍTULO III
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Materiales y métodos

Para el desarrollo de esta investigación se utilizaron los siguientes materiales:

3.1.1. Materiales

Cuadro N° 5. Materiales

Materiales	<i>Propósito</i>	Valor
Computadora	Realizar los avances, investigar y demás actividades.	150.00
Impresiones	Presentación de avances.	200.00
Internet	Para información con respecto a la investigación.	50.00
Resmas de Hojas A4	Para las impresiones.	100.00
Copias	Información de Libros para la Investigación.	50.00
Tinta	Para las impresiones.	150.00
Varios	Pasaje, Lapiceros, entre otros.	50.00
	TOTAL	750.00

Fuente: Directa

Elaborado por: Autora

3.1.2. Métodos

3.1.2.1. Inductivo

Permitió realizar las conclusiones basadas en lo que vamos a observar, analizar, y clasificar la información obtenida, se aplica en el momento donde se observa a las personas que esperan el medio de transporte.

3.1.2.2. Hipotético - Deductivo

Es la prueba experimental de la hipótesis formulada después de la recolección de datos, este método se aplica a los futuros usuarios en el momento en que recolectaremos su opinión sobre el tema.

3.1.2.3. Analítico

Este método permitió conocer más del objeto de estudio, con lo cual se puede: explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías; se lo lleva a cabo en el momento en que se observa a las personas del cantón Valencia y se pudo llegar a comprender del por qué.

3.2. Tipos de investigación

3.2.1. Investigación descriptiva

Permitió puntualizar y analizar los hechos del tema planteado en esta presente investigación para describir variables como; estudio de mercado, técnico y económico financiero y así alcanzar los objetivos planteados.

3.2.2. Investigación aplicada

La investigación aplicada consistió en poner en práctica los conocimientos adquiridos en los diferentes períodos académicos de aprendizaje, cuya finalidad es aplicarlos en cada uno de los pasos que se requiere para la culminación de la presente investigación.

3.2.3. Investigación bibliográfica

Mediante esta investigación se obtuvo información secundaria que corresponde a libros, tesis, páginas web, entre otros que facilitaron la búsqueda de datos

como conceptos, definiciones, leyes y normas, de tal manera que se logró sustentar el marco teórico con obras científicas.

3.3. Diseño de investigación

3.3.1. Técnica de investigación

Para llevar a cabo esta investigación se aplicaron dos importantes técnicas como;

3.3.1.1 Encuesta

La encuesta es una serie de preguntas que se empleará para llegar a obtener información de primera fuente por parte de los habitantes del Cantón Valencia y así poder conocer la factibilidad de la creación del sistema de transportación; la información se la obtendrá mediante un cuestionario.

3.3.1.2 Entrevista

La entrevista en sí, es una conversación directa donde se formularan preguntas sobre el tema de interés para obtener mayor información y así tener un mejor asesoramiento, esta entrevista se la realizará diferentes personas que se encuentran empapados de los temas esenciales para establecer una compañía de buses.

3.4. Población y muestra

3.4.1. Población

La población a investigar está constituida por 42556 habitantes del Cantón Valencia, según el último Censo del INEC realizado el año 2010.

3.4.2. Muestra

De acuerdo con la aplicación de la siguiente fórmula, se realizaron 381 encuestas a los habitantes del Cantón Valencia.

La fórmula que se empleó fue la siguiente:

$$n = \frac{U_o \cdot P \cdot Q \cdot Z^2}{(U_o - 1)e^2 + PQZ^2}$$

U_o = Universo objetivo (42.556)

n = Tamaño de la muestra

Q = Probabilidad de rechazo (50%)

P = Probabilidad de aceptación (50%)

Z = Nivel de confianza (95%) → 1,96

e = Margen de error (5%) → 0,05

$$n = \frac{42.556 * 0,50 * 0,50 (1,96)^2}{(42.556 - 1) (0,05)^2 + 0,50 * 0,50 (1,96)^2}$$

$$n = \frac{42.556 * 0,50 * 0,50 (3,8416)}{42.555 (0,0025) + 0,50 * 0,50 (3,8416)}$$

$$n = \frac{42.556 * 0,9604}{42.555 (0,0025) + 0,9604}$$

$$n = \frac{40.870,7824}{106,3875 + 0,9604}$$

$$n = \frac{40.870,7824}{107.3479}$$

$$n = 380,73$$

n= 381 habitantes del cantón Valencia a encuestar.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

4.1.1. Estudio de mercado

4.1.1.1. Encuestas aplicadas a los habitantes del Cantón Valencia

Se aplicó un cuestionario de 12 preguntas a los habitantes del cantón Valencia para obtener información sobre el punto de vista que tienen ante la creación de una compañía de buses urbanos en el cantón, esta encuesta realizada es fundamental ya que la información es de forma directa con los usuarios del servicio.

Pregunta N° 1. ¿Es usted residente del Cantón Valencia?

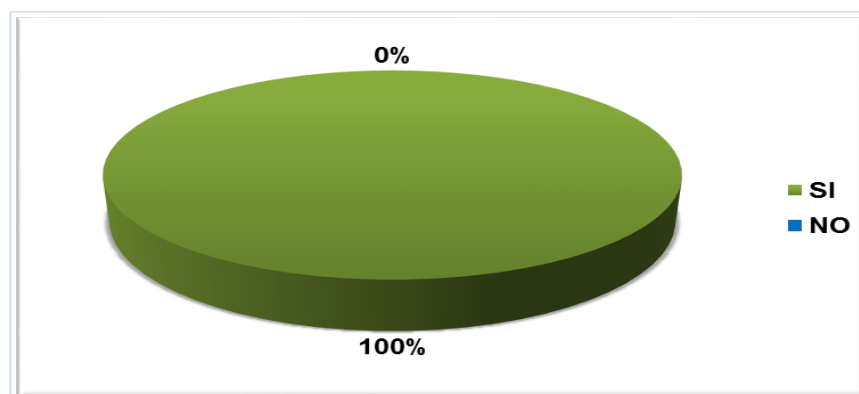
Cuadro N° 6: Residente

Alternativa	Total	Porcentaje
Si	381	100%
No	0	0%
Total	381	100 %

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 1. Residente



Análisis: Como se puede notar, del total de la población encuestada el 100% son residentes del cantón Valencia, lo que nos permitirá obtener resultados más cercanos a la realidad.

Pregunta N° 2. ¿En qué lugar del cantón Valencia reside?

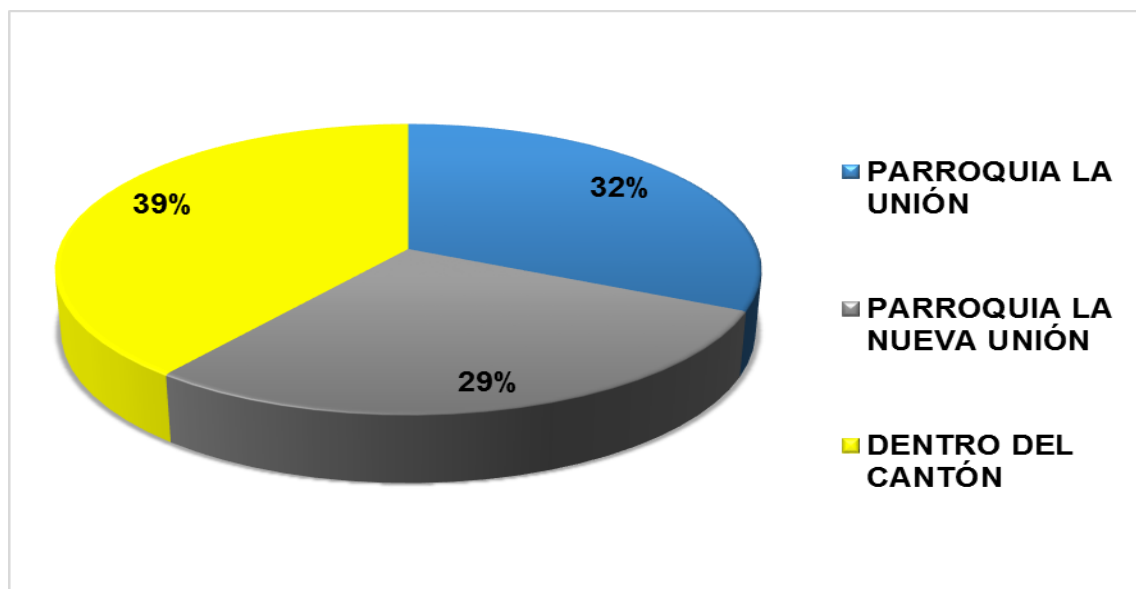
Cuadro N° 7: Lugar de residencia

Alternativa	Total	Porcentaje
Parroquia la unión	121	32%
Parroquia la nueva unión	110	29%
Dentro del cantón	150	39%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 2. Lugar de residencia



Análisis: Este gráfico nos demuestra que del total de la población encuestada, el 39% contestó que residen dentro del Cantón, el 32% son de la Parroquia Urbana La Unión y el 29% restantes residen en la Parroquia Urbana Nueva Unión.

Pregunta N° 3. ¿Utiliza usted servicio de transportación público?

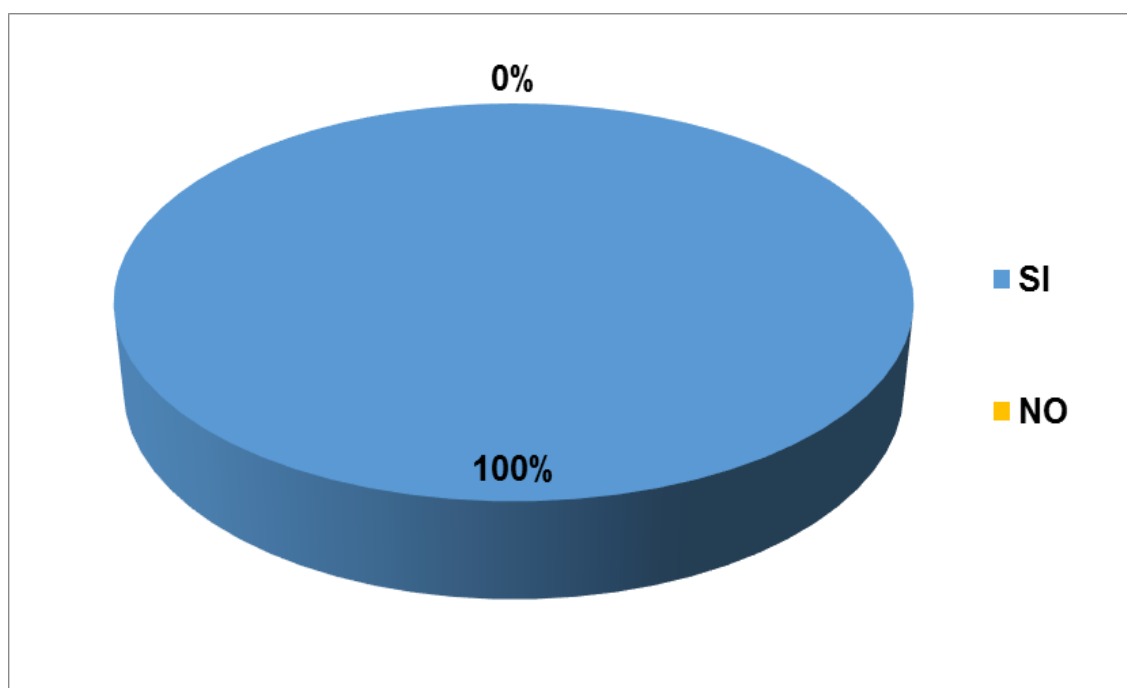
Cuadro n° 8: Medio de transporte

Alternativa	Total	Porcentaje
Si	381	100%
No	0	0%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 3. Medio de transporte



Análisis: El presente gráfico de los resultados demuestra que el 100% respondió de manera positiva, es decir que el total de la población encuestada utiliza medios de transporte público para movilizarse.

Pregunta N° 4. ¿Qué medio de transporte usa en la actualidad?

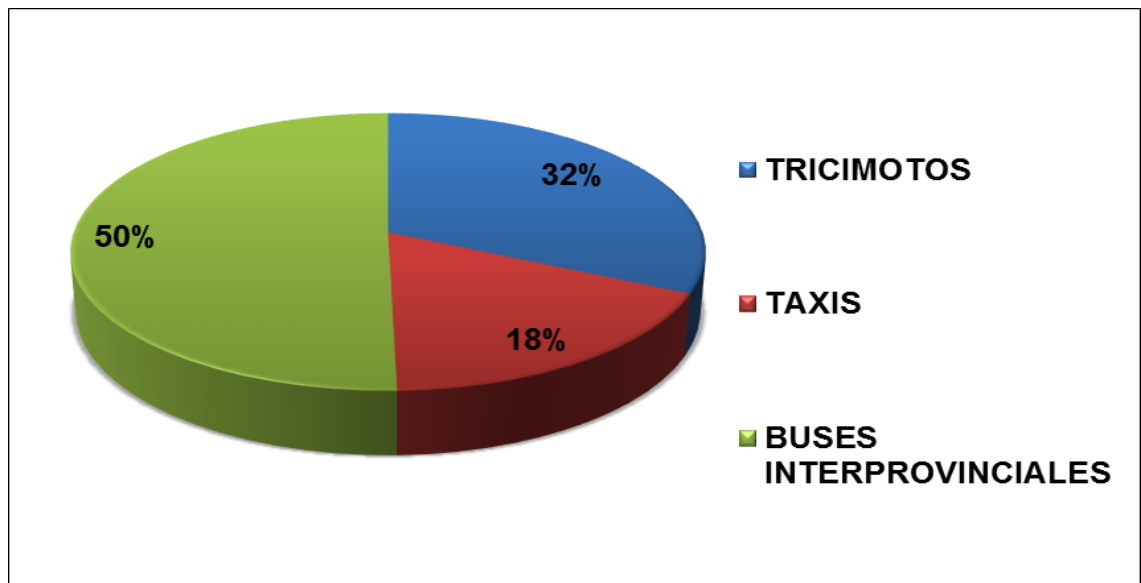
Cuadro N° 9: Tipos de transporte

Alternativa	Total	Porcentaje
Tricimotos	122	32%
Taxis	67	18%
Buses interprovinciales	192	50%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 4. Tipos de transporte



Análisis: Los resultados de este gráfico demuestran que la mitad de la población encuestada, el 50%, utiliza Buses Interprovinciales para moverse de manera intra-cantonal. El 32% prefiere el uso de Tricimotos, mientras que el 18% restante lo hace mediante taxis.

Pregunta N° 5. ¿Cree usted que es necesaria la implementación de buses urbanos en el Cantón Valencia?

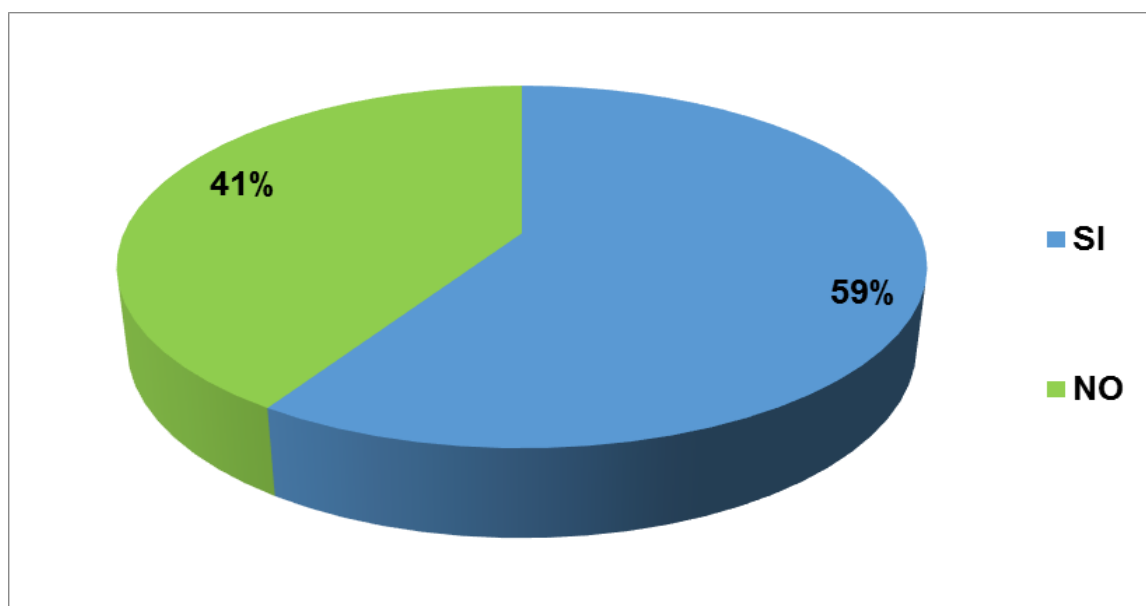
Cuadro N° 10: Implementación de buses urbanos

Alternativa	Total	Porcentaje
Si	225	59%
No	156	41%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Grafico N° 5. Implementación de buses urbanos



Análisis: Del análisis del grafico 5 se puede interpretar que el 59% de los encuestados están a favor de la implementación de buses urbanos, Esto representa la mayoría de la población encuestada. Un 41% creen que no hay la necesidad de dicha implementación.

Pregunta N° 6. Si existiera en el Cantón Buses Urbanos, ¿usted utilizaría este medio para trasladarse a otros lugares dentro del Cantón?

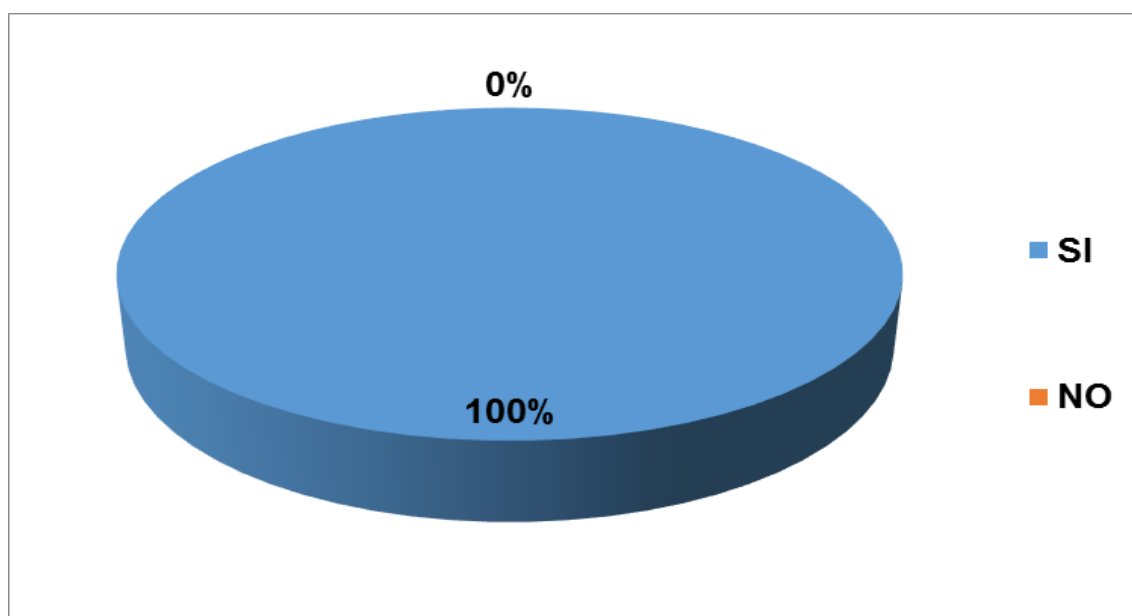
Cuadro N° 11: Utilizaría buses urbanos

Alternativa	Total	Porcentaje
Si	381	100%
No	0	0%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Cuadro N° 6. Utilizaría buses urbanos



Análisis: De las 381 personas encuestadas el 100% respondieron que de existir el servicio de buses urbanos lo utilizarían como medio principal de transportación debido a que por lo general sería un costo menor al de los otros medios.

Pregunta N° 7. ¿Cuánto cree usted que pierde tiempo para movilizarse por la falta de buses urbanos?

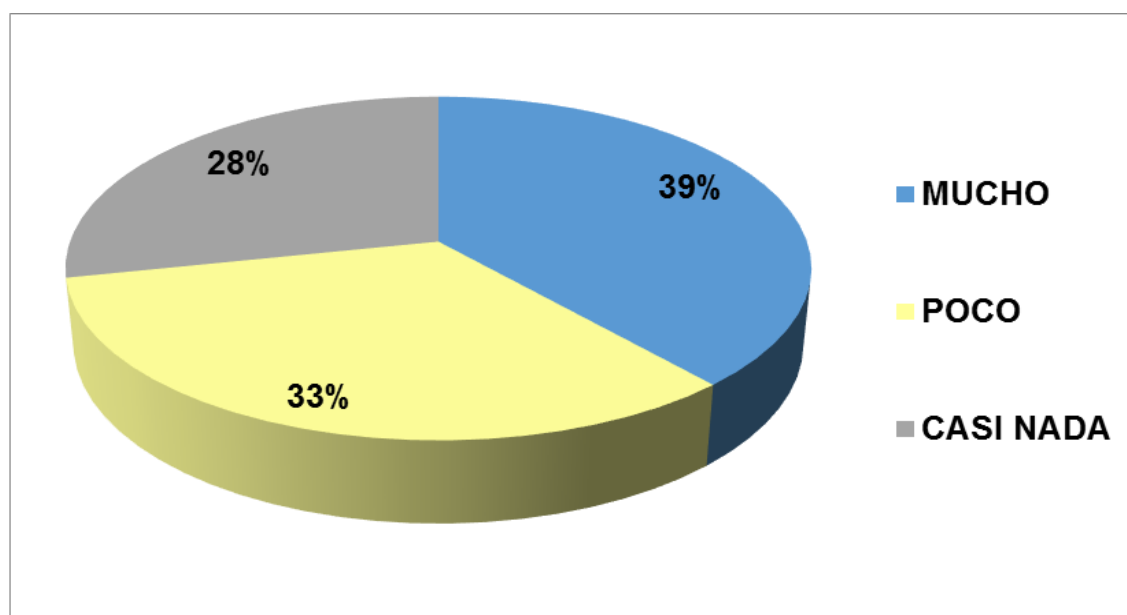
Cuadro N° 12: Pérdida de tiempo por falta de buses urbanos

Alternativa	Total	Porcentaje
Mucho	147	39%
Poco	126	33%
Casi nada	108	28%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 7. Pérdida de tiempo por falta de buses urbanos



Análisis: Al consultar sobre el tiempo que se pierde por la ausencia de buses urbanos se puede deducir que el 39% considera que pierde mucho tiempo para trasladarse. El 33% de los encuestados manifiesta que es poco el tiempo que pierden, mientras que el 28% declara que el tiempo que pierde es casi nada.

Pregunta N° 8. ¿Sí se implementa el servicio de buses urbanos en el Cantón Valencia, cuál de los siguientes puntos cree usted que debe brindar las unidades?

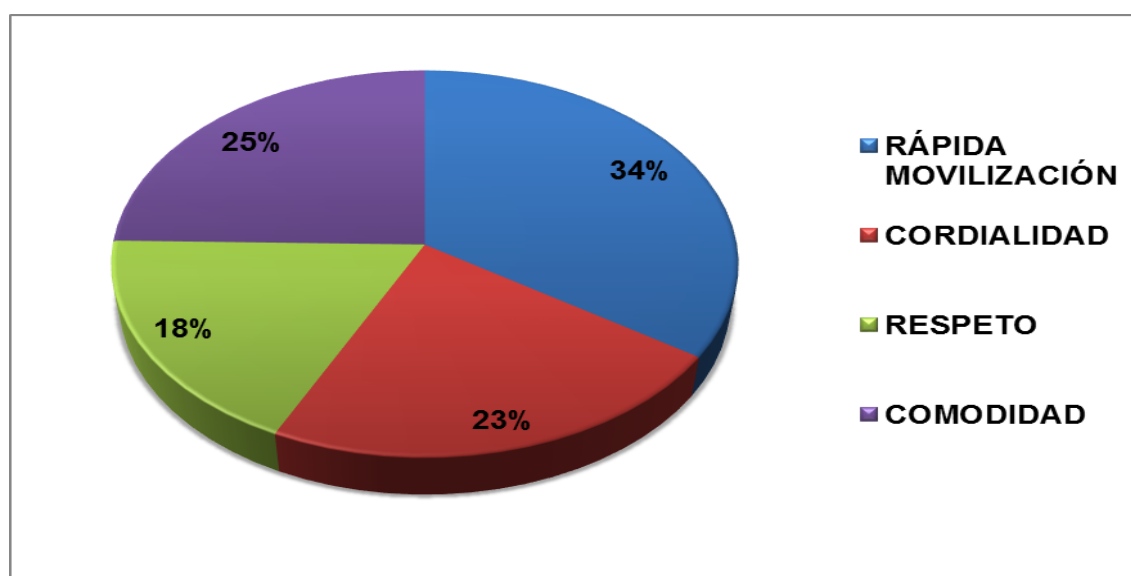
Cuadro N° 13: Lo que debe brindar las unidades de transporte

Alternativa	Total	Porcentaje
Rápida movilización	131	34%
Cordialidad	87	23%
Respeto	69	18%
Comodidad	94	25%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 8. Lo que debe brindar las unidades de transporte



Análisis: Entre los servicios que las unidades de buses urbanos deberían prestar, según los resultados del presente gráfico, el 34% creen que la movilización rápida es esencial. Un 23% de los encuestados opina que los usuarios merecen ser tratados con cordialidad. Para el 18% el respeto le hace sentir muy tranquilos, mientras que para un 25% la comodidad al viajar es totalmente necesario.

Pregunta N° 9. ¿Cada cuánto tiempo cree usted que debería pasar el bus?

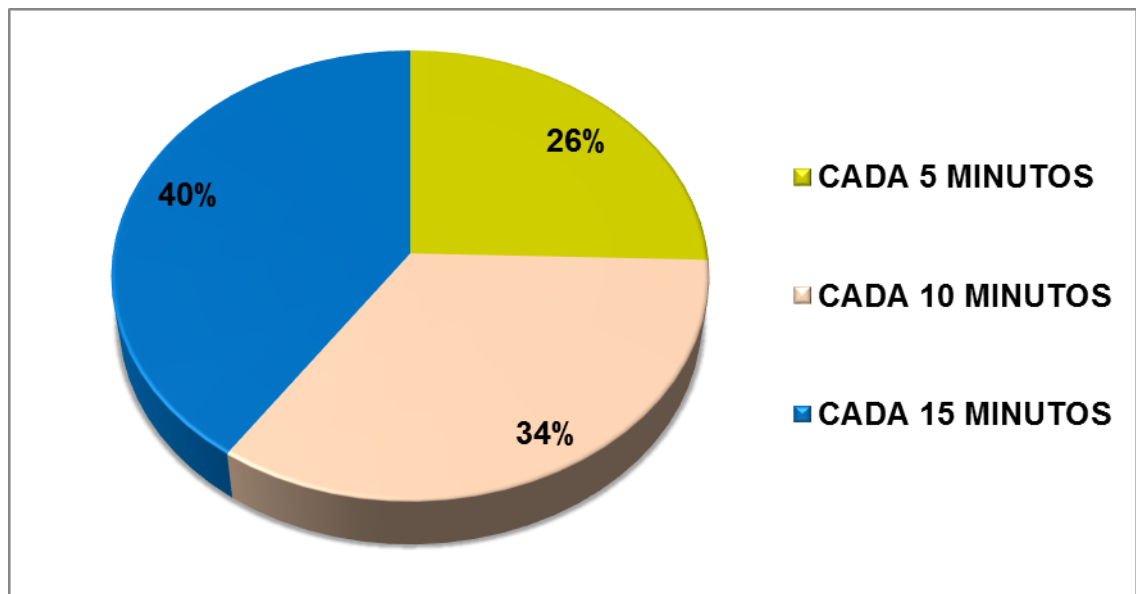
Cuadro N° 14: Frecuencia del bus

Alternativa	Total	Porcentaje
Cada 5 minutos	97	25%
Cada 10 minutos	130	34%
Cada 15 minutos	154	40%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 9. Frecuencia del bus



Análisis: De la información obtenida podemos analizar que para el 40% de la población encuestada el tiempo de espera es muy importante por lo que desearían que los buses urbanos circulen cada 15 minutos. Un buen porcentaje, el 34%, se siente cómoda con espera de unos 10 minutos entre cada bus que circule. Pero para el 25% le es suficiente con que la frecuencia de circulación sea de 5 minutos.

Pregunta N° 10. ¿Cuánto estaría dispuesto usted a pagar por el servicio de buses urbanos?

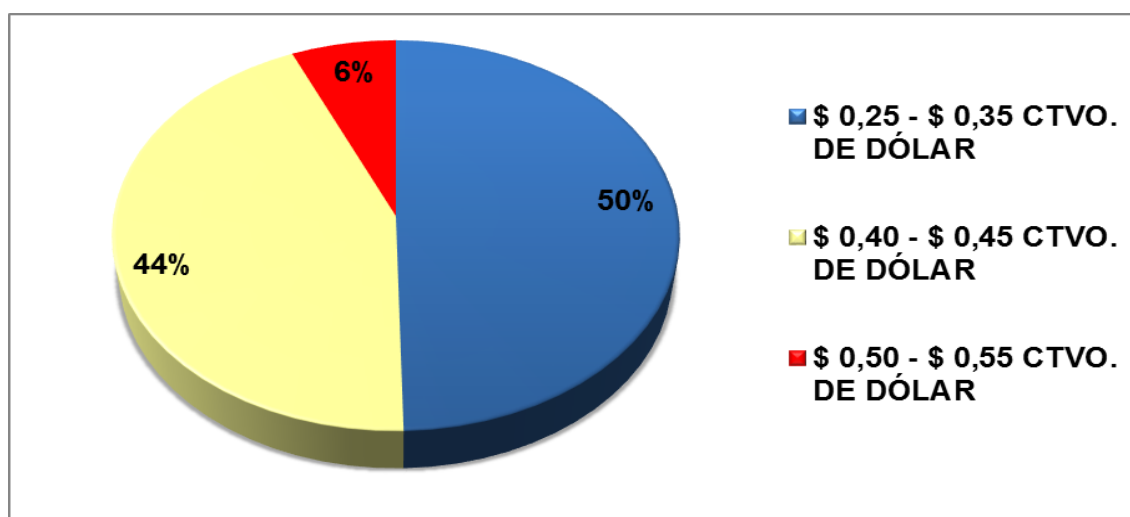
Cuadro N° 15: Pago por el servicio de buses urbanos

Alternativa	Total	Porcentaje
\$ 0,25 - \$ 0,35 ctvo. De dólar	189	50%
\$ 0,40 - \$ 0,45 ctvo. De dólar	167	44%
\$ 0,50 - \$ 0,55 ctvo. De dólar	25	7%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 10. Pago por el servicio de buses urbanos



Análisis: El gráfico de resultados demuestra que el costo de los servicios de transportación afecta directamente el bolsillo de la población, de tal manera que la mayoría de los encuestados, el 50%, creen que la tarifa debería estar entre 0.25 y 0.35 ctvs. de dólar. Aunque para un gran sector, el 44%, de usuarios espera recibir calidad a un buen precio. Un bajo porcentaje, 1%, definitivamente cree que el costo sería lo de menos con tal de disponer del servicio.

Pregunta N° 11. ¿Cuál cree usted que debería ser la ruta que no puede faltar para que pase el bus?

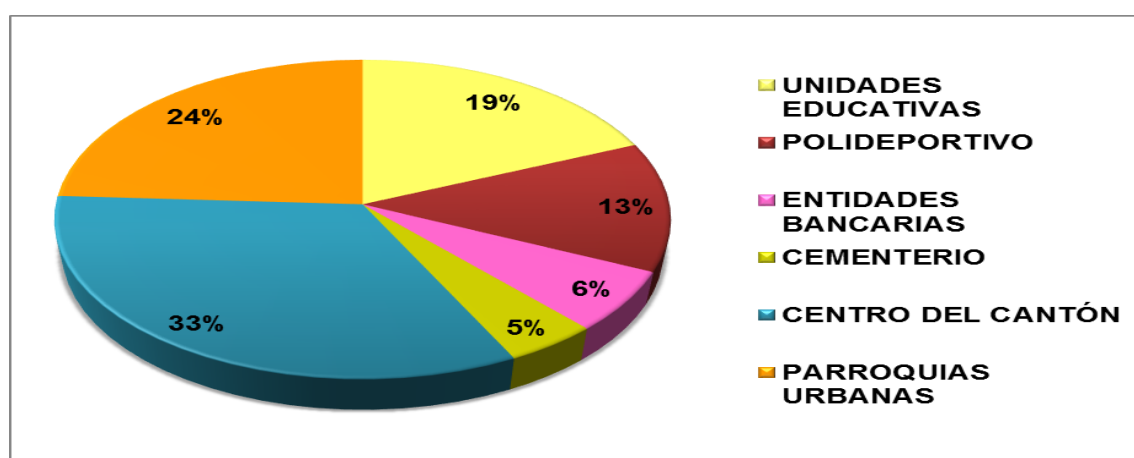
Cuadro N° 16: Que ruta no puede faltar

Alternativa	Total	Porcentaje
Unidades Educativas	71	19%
Polideportivo	50	13%
Entidades Bancarias	24	6%
Cementerio	17	2%
Centro Del Cantón	127	4%
Parroquias Urbanas	92	33%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 11. Que ruta no puede faltar



Análisis: De la representación gráfica respecto a las rutas de recorrido que deberían hacer los buses urbanos se puede deducir que la mayoría, es decir el 33%, de la población encuestada considera primordial el recorrido por el centro de la ciudad. Un 19%, cantidad considerable, cree que las rutas deberían incluir las unidades educativas. Aunque es una ruta importante los encuestados se manifestaron apenas con un 13% a favor de considerar por el polideportivo en los recorridos. Seguido del 6% piensan que el recorrido debería incluir las entidades bancarias y el 2% el cementerio general.

Pregunta N° 12. ¿Cuántas veces al día utiliza usted el medio de transporte público?

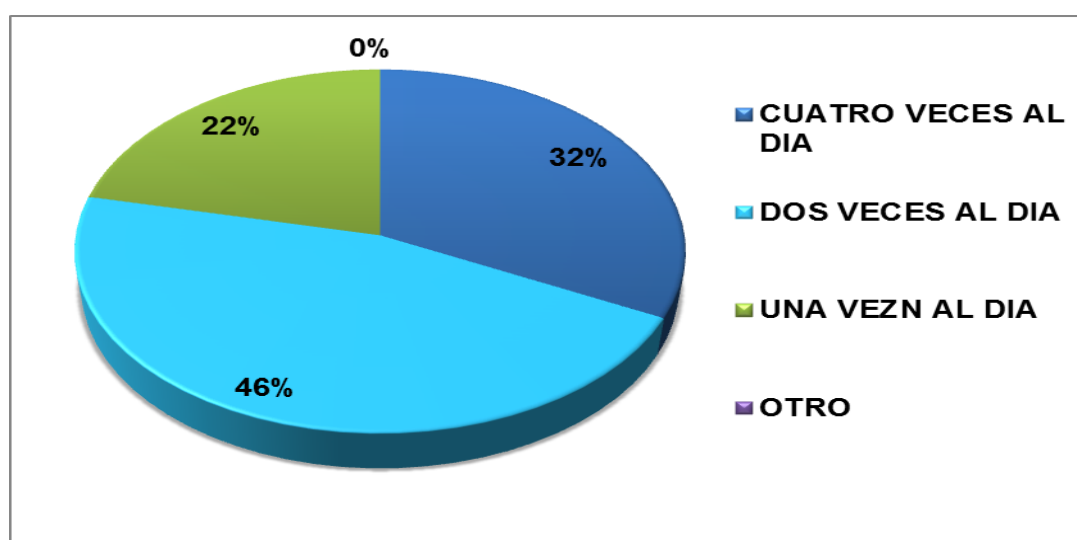
Cuadro N° 17: Frecuencia de uso

Alternativa	Total	Porcentaje
Cuatro veces al día	123	32%
Dos veces al día	176	46%
Una vez al día	82	22%
Otro	0	0%
Total	381	100%

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

Gráfico N° 12. Frecuencia de uso



Análisis: Del presente gráfico se puede deducir que del total de la población encuestada utilizan cuatro veces al día un 46%. Con menor cantidad, el 32%, contestaron que utilizan dos veces al día. Y un 22% respondieron que utilizan el transporte público una sola vez el día.

4.1.1.2. Análisis de la Demanda

La transportación es un servicio necesario que día a día es utilizado ya sea por empleados, estudiantes y demás personas.

En el Cantón Valencia se nota una demanda para el servicio de transporte urbano ya que los habitantes no cuentan con el mismo, pero para tener un conocimiento más claro, conciso y seguro se aplicó una encuesta directa a los ciudadanos; la misma que reveló los siguientes datos:

El 100% de la población encuestada utiliza el transporte público que existe en el Cantón, aprovechando además el recorrido de los buses interprovinciales. De estos servicios disponibles los ciudadanos de Valencia utilizan los buses interprovinciales con mayor concurrencia por ser el más económico con un costo de \$ 0.45 ctvs. la parada. Ante la opción de implementar buses urbanos el 70% de las personas encuestadas manifestaron que es necesario, ya que el cantón es un lugar en constante crecimiento y sus habitantes merecen un transporte digno y justo. El 30% opinan todo lo contrario y manifiestan que Valencia aún es demasiado pequeño para implementar buses urbanos, sin embargo si existiera la presencia de este servicio el 100% de los encuestados revelan que si lo utilizaría como medio principal de transportación.

4.1.1.2.1. Demanda Potencial Posible

Para conocer cuál es la demanda potencial para el servicio de los buses urbanos en el Cantón Valencia, se basó en la encuesta realizada a los habitantes del mismo con la pregunta número seis, la cual tenía como fin saber si los ciudadanos al contar con un servicio de transportación urbano iban a utilizarlo como medio principal para movilizarse, y nos reveló que el 100% así lo preferiría; dando a conocer de esta manera que la demanda potencial posible para el servicio de los buses urbanos es totalmente atraíble.

Cuadro N° 18. Demanda potencial posible

Total de Personas Encuestadas	Personas Dispuestas a utilizar los buses urbanos como medio principal de trasportación	Demanda Potencial Posible
381	100%	381

Fuente: Encuesta a los habitantes del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

4.1.1.2.2. Proyección de la Demanda

Para poder proyectar la demanda se empleó la fórmula:

Donde:

DP = Demanda Proyectada; DA = Demanda Actual; i = Tasa de Crecimiento;
 n = Tiempo.

Y el dato de la tasa de crecimiento se la obtuvo de INEC que es de: 2.87%; la demanda actual es la que obtuvimos de la encuesta realizada que nos da una demanda de 381 personas, el cálculo lo realizamos por un periodo de cinco años lo que nos indica que n es igual a 5. Sustituyendo los datos en la fórmula obtenemos que la demanda proyectada es:

$$DP = DA(1 + i)^n$$

$$DP = 381(1 + 0.0287)^5$$

$$DP = 381(1.0287)^5$$

$$DP = 381 (1.1519767108)$$

$$DP = 439$$

Cuadro N° 19. Demanda proyectada

Año	Demanda
2014	392
2015	403
2016	415
2017	427
2018	439

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: La Autora

4.1.1.2.3. Demanda Potencial a Satisfacer

Para el cálculo de la demanda a satisfacer se cuenta con una población de 381 personas que usarían los buses urbanos como medio principal de transportación dentro del cantón y la compañía ofertaría, para empezar, 4 buses cada uno con capacidad para 36 pasajeros, es decir que en el 2014 la compañía podrá satisfacer a 144 personas lo que representa un 38%.

Cuadro N° 20. Demanda a satisfacer proyectada

Años	Número de buses	Capacidad de pasajeros	Total	Muestra de la Población de Valencia	Porcentaje de captación
2014	4	36	144	381	38%
2015	6	36	216		57%
2016	8	36	288		76%
2017	10	36	369		97%
2018	12	36	432		113%

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: La Autora

4.1.1.2.4. Análisis de la Oferta

Establecer una compañía de buses urbanos en el cantón Valencia es idóneo ya que no existe ninguna otra cooperativa o compañía que oferte este servicio, por ende, no existe una competencia directa; sin embargo la presencia de

tricimotos, taxis, y los buses interprovinciales que realizan su recorrido pasando por el Cantón si refleja una competencia indirecta.

Los ciudadanos del cantón buscan al momento de movilizarse un medio que sea rápido y donde se les respete como usuario, factores que los buses interprovinciales muy rara vez proporcionan. Agregando a esto se debe considerar que el costo por el uso del servicio existente es de \$ 0.45 ctvs. como mínimo, llegando a costar hasta \$ 1.00.

El 100% de la población encuestada argumenta que de existir buses urbanos en el lugar, si se los usaría como medio principal de transportación.

Si bien en un inicio la compañía de buses urbanos pretende servir a un 16% de la población, en el tiempo proyectado de 5 años llegará a cubrir el 48%.

El incremento del porcentaje usuarios servidos estará dependiendo directamente de la cantidad de unidades de transporte, es decir, mientras más unidades se dispongan el porcentaje de la población que podrá satisfacer será mayor.

Cuadro N° 21. Oferta proyectada

Transportes	N° de transportes	Capacidad de pasajeros	Usuarios satisfechos
Buses inter-provinciales	25	36	900
Buses urbanos (Propuesta)	4	36	144
Taxis	60	5	300
Tricimotos	6	5	300
Carros fletados	25	25	625
Total	120	129	2269

La oferta proyectada en cuanto a medios de transporte es de 900 pasajeros por 25 buses inter-provinciales, mientras que en la propuesta de buses urbanos la capacidad de usuarios es de 144 por día con un total de 4 unidades.

4.1.1.2.5. Análisis de los Precios

Si bien es cierto, y comprobada mediante encuesta, la compañía de buses urbanos tendrá una demanda sumamente atractiva ya que el 100% de la población encuestada utiliza transporte público. Además tiene la ventaja de no tener competencia de otras compañías de buses urbanos. Es por eso que el precio debe ser una cantidad idónea que satisfaga las dos partes interesadas, al usuario y al propietario de la unidad, que a su vez influye para que la compañía se mantenga con ingresos.

Basados en el cuadro no. 15, el 50% de las personas encuestadas manifiestan que el precio que estarían dispuestos a cancelar es entre \$ 0.25 ctvs. de dólar y \$ 0.35 ctvs. de dólar; los rangos de precios a consideración se encuentran por debajo de lo que colectan en la actualidad los medios de transporte existentes en el cantón.

De la misma forma se efectuó una pregunta con el propósito de conocer cuántas veces al día el usuario se movilizaría en los buses, dando como resultado:

Cuadro N° 22. Veces que utiliza transporte público

Alternativa	Veces	Resultado
Cuatro veces al día	123	492
Dos veces al día	176	352
Una vez al día	83	83
Otro	0	0
Total	381	927

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: La Autora

De las 381 personas encuestadas se obtiene un resultado de 927 veces que se movilizan los habitantes al día.

Cuadro N° 23. Total de veces que utiliza el transporte público

Detalle	Diario	Semanal	Mensual	Anual
Una vez	82	574	2296	27552
Dos Veces	176	1232	4928	59136
Cuatro Veces	123	861	3444	41328
Total	381	2667	10668	128016

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: La Autora

Para establecer el total de veces anuales que se utiliza el transporte público a implementarse en el Cantón Valencia se determinó la frecuencia diaria que los habitantes utilizarán este tipo de transporte, dando un total de 82 veces diarias.

4.1.1.3. Comercialización

4.1.1.3.1. Estrategias de comercialización

La estrategia de comercialización en este caso de venta de servicios se los realizará de la siguiente manera;

- Contratar publicidad y propaganda al menos una vez al año.
- Buscar aliados estratégicos
- Contar con unidades limpias, acondicionadas y con un ambiente agradable.
- Personal uniformado y capacitado.
- Seguridad mediante videocámaras.
- Servicios de alimentos internos.

4.1.1.3.2. Estrategia de producto o servicio

El servicio que la compañía de buses urbanos brindará a los habitantes del cantón Valencia, y personas que visiten el lugar, para movilizarse dentro del

mismo es un servicio de transportación segura y rápida; para así facilitar la movilización de los ciudadanos a un precio conveniente para ambas partes.

Además pensando en el bienestar de toda la población valenciana no solo se crearan líneas de recorrido que beneficie a la zona central sino también a la zona urbana del cantón, ya que se considera que son parte del cantón y necesitan de igual manera un servicio de transportación digno, justo y económico.

4.1.1.3.3. Estrategia de Distribución

La compañía tiene planteado empezar con 4 buses, cada unidad con la capacidad de trasladar 36 personas sentadas, se crearán líneas de recorrido que partan de una terminal que se situara en el sector de Chipe que limita con la Provincia de Cotopaxi, se escoge esta terminal ya que es hasta allí territorio valenciano.

Las unidades saldrán cada 15 minutos, se determinó este tiempo mediante la novena pregunta de la encuesta aplicada en donde se refería al tiempo que deberían transitar los buses, así mismo se cuestionó en la décima primera pregunta que rutas deberían establecerse mediante la misma se establecieron las líneas de recorrido que se detallan a continuación.

Línea 1:

Será la encargada de la zona norte del Cantón, su salida será desde la Parroquia Urbana Nueva Unión ingresando por el Área Verde de la Parroquia avanza hasta la segunda cuadra y gira a la izquierda llegando hasta la Escuela Juan Salinas, El Sub Centro de Salud y el Parque Central para luego salir de nuevo a la calle principal, llega a la Parroquia Urbana La Unión ingresa por la Lotización Las Primaveras pasa a la Lotización Santa Rosa llegando al Estadio y saliendo a la Lotización Las Mercedes por el Coliseo Las Mercedes, para salir de nuevo a la principal, llegando a Valencia toma la Av. 13 de Diciembre

pasando así por la Unidad Educativa Líderes del Futuro, por el Polideportivo, la institución financiera Banco Pichincha, CACPECO y Banco Machala, GAD Municipal del Cantón, el Centro Educativo Ciudad de Valencia llega hasta la Gasolinera y gira a la derecha para tomar la Lotización Sindicato de Choferes por la Av. Rocafuerte ingresa por la calle decima de la Coop. 12 de Julio por la Av. García Moreno pasa por la Iglesia Central San Francisco de Asís e ingresa por la Av. 2 de Agosto pasando por la Lotización San Agustín girando a la derecha por la Lotización El Atascoso gira a la izquierda para tomar la Av. Arcos Pérez y así salir por el Centro de Computo Municipal, el Camal y el Centro Gerontológico hasta la calle Profesor Hidrovo hasta la Nicolás Altamirano y sale a la Av. 13 de Diciembre para retornar a su punto de salida.

Línea 2:

La línea dos se encarga del recorrido de la Zona Sur del Cantón Valencia, parte de la Parroquia Urbana Nueva Unión ingresa por las áreas verdes de la entrada a la Hda La Libertad avanza dos cuadras y gira a la izquierda para llegar hasta el Estadio gira a la izquierda y toma la avenida principal hasta llegar a la Parroquia Urbana La Unión donde hace su ingreso por la Av. San Jose pasa hasta la Lotización San Antonio girando a la izquierda para entrar a la Lotización Virgen del Quinche y salir a la Lotización Segundo Hoyos y saliendo por el Callejon para tomar la Av. Principal hasta llegar al Bypass de Valencia ingresando hacia la izquierda por la calle Nicolás Altamirano y toma la calle Heriberto Velasco gira para tomar la calle Jose Maria Salguero para pasar por el Centro de Salud de Valencia y el Estadio de Valencia toma la Calle Sucre hasta llegar a la calle Arcos Perez donde gira a la izquierda hasta llegar al Cementerio General pasando por las Lotizaciones Adelita y Santa Marta donde gira a la izquierda para llegar a la calle 2 de Agosto donde gira a la derecha y así pasar por la Unidad Educativa San Francisco de Asís, Unidad Educativa Ercilia de Martinez y la Escuela de Educación Basica Galo Plaza, llega a la calle Sucre y gira a la izquierda hasta llegar a la calle Ing. Paez donde posteriormente llega a la Av. 13 de Diciembre y retorna hasta su punto de partida.

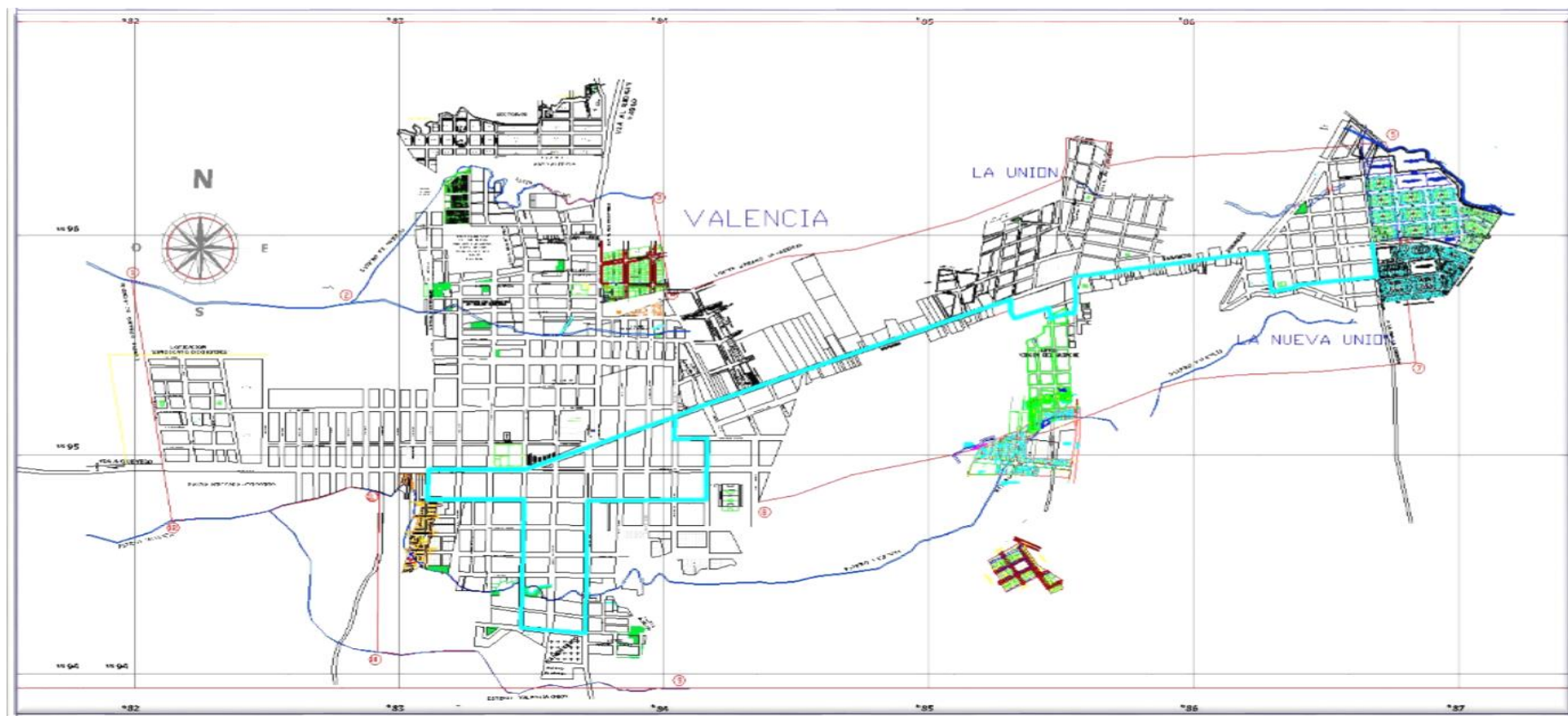
ILUSTRACION N°1. LÍNEA 1



Fuente: Departamento de Avalúos y Catastro del GAD Municipal del Cantón Valencia

Elaborado por: Tecnólogo Oscar Lucas

ILUSTRACION N° 2. LÍNEA



Fuente: Departamento de Avalúos y Catastro del GAD Municipal del Cantón Valencia

Elaborado por: Tecnólogo Oscar Lucas

4.1.1.3.4. Estrategia de precio

El precio es un tema primordial en el funcionamiento de la compañía ya que es el ingreso que tendrán los socios y la compañía; y es de igual manera importante para los usuarios ya que son ellos quienes pagaran por el servicio.

Por ende la compañía se basó en las encuestas para tener la idea principal para coleccionar un precio adecuado, pues bien, como existió casi una igualdad entre las personas que opinan que cancelarían entre \$ 0.25 y \$ 0.35 ctvo de dólar, se estableció el valor por persona será de \$ 0.35 ctvo de dólar.

4.1.1.3.5. Estrategia de Publicidad

Para dar a conocer a la ciudadanía de los servicios de transportación que se ofrece a la ciudadanía se realizará publicidad radial en Revolución en Radio 99.5 FM.

Publicidad Radial

¿Cansado de esperar un medio de transporte que te acerque a tu destino!?

¿Cansado de pagar tanto por falta de buses urbanos en tu cantón!?

¡No te preocupes más!, la Compañía de Buses Urbanos “Jardín de Los Ríos” llevo para brindarte un transporte rápido, confiable, lo que mereces.

Su oficina se encuentra ubicada en la Av. 13 de Diciembre, en el Edificio de la Cooperativa Interprovincial de Transporte de Pasajeros “Valencia”.

ILUSTRACION N° 3. LOGOTIPO DE LA COMPAÑÍA



Elaborado por: La Autora

4.1.2. Estudio Técnico

4.1.2.1. Determinación del Tamaño

4.1.2.1.1. El Tamaño del Proyecto y la Demanda

En el cantón Valencia la demanda es sumamente atractiva debido a que en este cantón no existe ninguna compañía de buses urbanos, además en la encuesta aplicada directamente a los habitantes del mismo se obtuvo que el 100% usaría como medio principal de transportación pública a los buses urbanos, por ende, la implementación de este proyecto es totalmente atractivo.

4.1.2.1.2. El Tamaño del Proyecto y los Suministros e Insumos

Se pondrá a disposición de la ciudadanía 4 buses para el servicio de transportación urbana y cada bus tendrá la capacidad para transportar 42 pasajeros sentados.

También estará a disposición de los habitantes del Cantón Valencia una oficina central a su servicio.

4.1.2.1.3. El Tamaño del Proyecto, La Tecnología y los Equipos

La tecnología a usarse será la de dos computadores y una impresora; mientras que en los equipos de oficina se tendrá un teléfono convencional, una sumadora, una televisión, una perforadora, una grapadora, una papelería y una porta lápiz; cuyos valores se detallan en la parte de ingeniería del proyecto.

4.1.2.1.4. El Tamaño del Proyecto y el Financiamiento

El capital que se necesita para la implementación de la compañía de buses urbanos se conformará del 50% por parte de aportación de los socios y el 50% restante se efectuará un préstamo bancario.

En cuanto al préstamo bancario se optará por el más conveniente, el mismo que se determinará mediante el análisis de la tasa de interés, el plazo y demás factores que se detallarán en el capítulo de la Evaluación Económica.

4.1.2.1.5. El Tamaño del Proyecto y la Organización

El cantón Valencia cuenta con personas trabajadoras, responsables, comprometidas y capaces; por lo tanto la compañía tendrá personal con todas estas cualidades.

4.1.2.2. Localización Óptima del Proyecto

4.1.2.2.1. Localización Macro

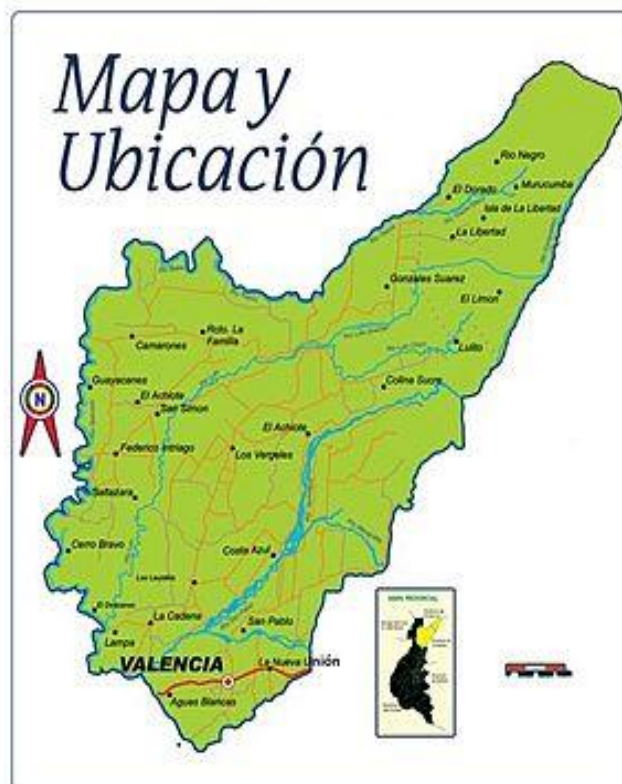
El Cantón Valencia cuenta con un área territorial de 987.00 Km² aproximadamente, con dos parroquias urbanas y varios recintos que no cuentan con el servicio de buses urbanos, por ende, considerando lo mencionado la oficina de la Compañía de Buses Urbanos tendrá lugar en:

País: Ecuador.

Provincia de Los Ríos.

Cantón: Valencia.

ILUSTRACIÓN N° 4. MAPA Y UBICACIÓN DEL CANTÓN VALENCIA



Fuente: GAD. Municipal del Cantón Valencia

Elaborado por: La Autora

4.1.2.2.2. Localización Micro

Para determinar el domicilio de la oficina de la compañía se tiene dos lugares en consideración, uno localizado en la Parroquia La Unión del Cantón Valencia y el otro dentro del Cantón Valencia, los mismos que se evalúan mediante el método cualitativo por puntos, que se detalla a continuación:

Cuadro N° 24. Método cualitativo por puntos

		OFICINA EN VALENCIA		OFICINA EN LA UNIÓN	
Factor Relevante	Peso Asignado	Calificación	Calificación Ponderada	Calificación	Calificación Ponderada
Costo de Alquiler o Terreno	0,30	7	2,1	5	1,5
Servicios Básicos	0,30	9	2,7	8	2,4
vías de Accesibilidad	0,10	8	0,8	9	0,9
Espacio	0,10	8	0,8	10	1
Seguridad	0,20	10	2	10	2
Suman	1,00		8,4		7,8

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: La Autora

Por lo que se muestra en el cuadro se escoge la opción uno, que se encuentra llegando a la entrada del Cantón Valencia en la Avenida 13 de Diciembre en la edificación de la Cooperativa de Transporte Pesados San Francisco de Valencia.

4.1.2.3. Factor Relevante

4.1.2.3.1. Costo de Alquiler

El costo de alquiler de la oficina donde ejercerá las actividades pertinentes la compañía tiene un costo considerable y de menor costo que la otra opción, su infraestructura es idónea e ideal para los fines de la compañía.

4.1.2.3.2. Servicios Básicos

La oficina cuenta con los servicios básicos adecuados y necesarios para ejercer las actividades de la compañía, contando así con: energía eléctrica, agua, alcantarillado y teléfono.

4.1.2.3.3. Vía de Accesibilidad

Las vías de acceso son totalmente adecuadas donde los socios o usuarios pueden trasladarse a la oficina de la compañía sin ninguna dificultad.

4.1.2.3.4. Espacio

El espacio de la oficina es el adecuado para los equipos de oficina que se necesitan para desarrollar las actividades de la compañía.

4.1.2.3.5. Seguridad

La seguridad en todo establecimiento es primordial, y en la oficina se cuenta con sistema de seguridad apropiado.

4.1.2.4. Ingeniería del Proyecto

4.1.2.4.1. Descripción del Proceso

Cuando se pretende ofrecer un servicio de calidad que satisfaga las necesidades de los usuarios es parte fundamental tener una descripción del proceso a seguir, el mismo que se detalla mediante un diagrama.

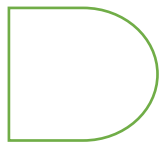
En donde:



Terminador: Es la figura que muestra el inicio o el fin de un proceso.



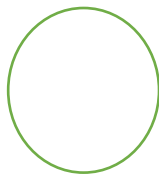
Proceso: Esta figura se utiliza para controlar que un proceso se efectúe.



Retraso: Esta figura se la emplea cuando hay que esperar turno, es decir, cuando se presenta una demora en el proceso.

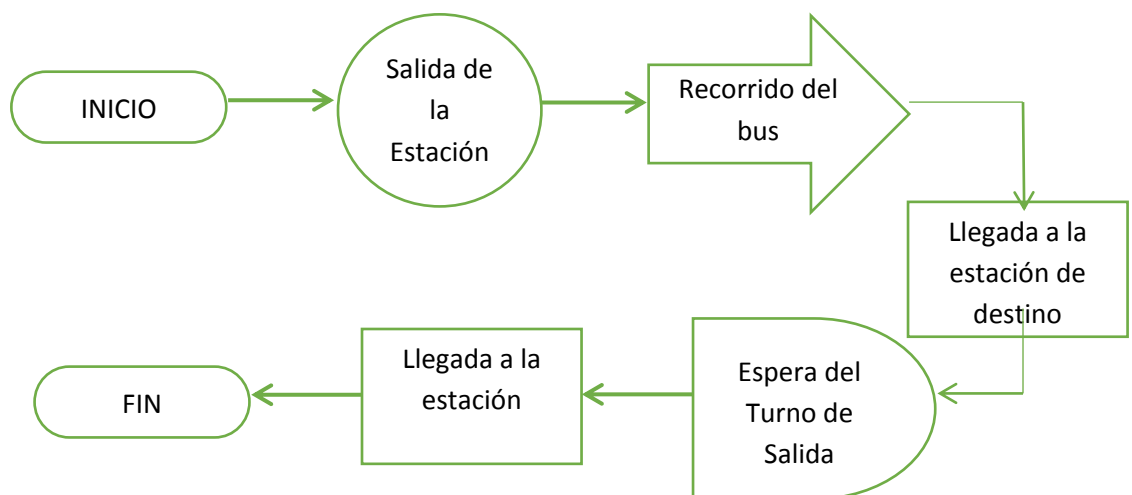


Transporte: Esta figura representa a la movilización efectuada de un sitio a otro.



Operación: Está nos indica cuando se realiza un cambio.

El diagrama del servicio a ofertar es el siguiente:



Elaborado por: La Autora

4.1.2.4.2. Presupuesto de Inversión

La compañía tendrá las siguientes inversiones para sus operaciones.

4.1.2.4.2.1. Inversión Fija

Entre la inversión de los activos fijos se tiene:

- **Flota Vehicular**

Cuadro N° 25. Flota vehicular

Flota Vehicular	Unidades	Valor Unitario	Valor Total
Volkswagen	4	\$ 80,490.00	\$ 321,960.00
Total			\$ 321,960.00

Fuente: AUTOBAHN

Elaborado por: Autora

Se adquirirán inicialmente 4 unidades correspondientes a la flota vehicular para que brinden el servicio correspondiente a la ciudadanía.

- **Tecnología**

La tecnología o equipo de computación es necesario para toda empresa, es así que se adquirirá dos computadores los mismos que se distribuirán uno para secretaria y otro para gerencia.

Cuadro N° 26. Tecnología

Tecnología	Unidades	Valor Unitario	Valor Total
Computador	2	\$ 650,00	\$ 1.300,00
Impresora	1	\$ 320,00	\$ 320,00
Total			\$ 1.620,00

Fuente: MADoba

Elaborado por: Autora

- **Equipo para la Oficina**

Los equipos de oficina son parte del funcionamiento de la compañía, bienes fijos que se utilizarán a lo largo de las actividades de la compañía. A continuación se detallan los que se adquirirán.

Cuadro N° 27. Equipos de oficina

Equipo de Oficina	Unidades	Valor Unitario	Valor Total
Teléfono	1	\$ 50,00	\$ 50,00
Sumadora	1	\$ 40,00	\$ 40,00
Televisión	1	\$ 850,00	\$ 850,00
Perforadora, Grapadora, Porta Lapicero, Tijera, Saca Grapas	2	\$ 10,00	\$ 20,00
Papelera	2	\$ 20,00	\$ 40,00
Total			\$ 1.000,00

Fuente: Mundoffice

Elaborado por: Autora

- **Muebles de Oficina**

Los muebles de oficina son parte al igual que los antes mencionados para el buen funcionamiento de la compañía y del buen servicio brindado a los usuarios y socios, a continuación la lista de los muebles de oficina.

Cuadro N° 28. Muebles de oficina

Mueble de Oficina	Unidades	Valor Unitario	Valor Total
Escritorio	2	\$ 300,00	\$ 600,00
Silla Ejecutiva	2	\$ 100,00	\$ 200,00
Mesa de Reunión	1	\$ 300,00	\$ 300,00
Sillas de Reunión	10	\$ 50,00	\$ 500,00
Sillas de Espera	6	\$ 40,00	\$ 240,00
Archivador	2	\$ 100,00	\$ 200,00
Total			\$ 2.040,00

Fuente: Ofimodulos

Elaborado por: Autora

- **Resumen de los activos fijos**

En resumen se tiene que en activos fijos se invertirá un total de:

Cuadro N° 29. Activos fijos

Inversión	Valor Total
Flota Vehicular	\$ 321,960.00
Tecnología	\$ 1,620.00
Equipo de Oficina	\$ 1,000.00
Muebles de Oficina	\$ 2,040.00
Total	\$ 326,620.00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

La inversión total en activos fijos es de \$326,620.00, tanto en flota vehicular, tecnología, equipo de oficina y muebles de oficina.

4.1.2.4.2.2. Inversión Diferida

Cuando se menciona a la inversión diferida se está haciendo referencia a aquellos desembolsos por conceptos de trámites de constitución, acondicionamiento de la oficina, el estudio de factibilidad y software contables, es decir, gastos por constitución y estudio.

Cuadro N° 30. Inversión diferida

Concepto	Valor Total
Estudio de Factibilidad	\$ 1.000,00
Trámites de Constitución	\$ 600,00
Acondicionamiento de Oficina	\$ 500,00
Software para Contabilidad	\$ 150,00
Total	\$ 2.250,00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

4.1.2.4.2.3. Inversión del Capital de Trabajo

El capital de trabajo es un valor monetario con el que se debe contar para poder comenzar la primera operación, pues bien, el capital de trabajo presupuestado es por un mes y con 4 unidades.

Cuadro N° 31. Capital de trabajo

CONCEPTO	PARCIAL	Valor Total Mensual
Costo de Operación		\$ 1,878.35
Sueldo Operativo	\$ 1,800.00	
Tasa SPPAT	\$ 38.35	
Uniformes	\$ 40.00	
Gasto de Administración		\$ 970.00
Sueldo Administrativo	\$ 750.00	
Arriendo	\$ 150.00	
Servicios Básicos	\$ 25.00	
Servicio de Comunicación	\$ 35.00	
Útiles de Oficina	\$ 10.00	
Gasto de Publicidad		\$ 100.00
Publicidad	\$ 100.00	
Subtotal		\$ 2,948.35
Imprevistos 2%		\$ 58.97
Total		\$ 3,007.32

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Cálculos Mensuales

✓ Sueldo operativo de Choferes

Los buses serán operados por un hombre quien será el chofer de la unidad, cada operario tendrá un sueldo de \$450.00 dólares, como son 4 unidades se multiplica dichos valores para conocer el monto mensual a cancelar por sueldo.

$$\text{Sueldo Operativo} = \$450.00 * 4$$

$$\text{Sueldo Operativo} = \$1.800.00$$

✓ Tasa SPPAT

El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, es un pago anual de \$ 115.06 dólares por bus (valor que se tomó de la Pagina Web de la Corporación de Aseguradora del SPPAT, este valor se lo multiplica por los 4 buses urbanos, dando un total de \$ 460.24 dólares anuales; como el cálculo es mensual, se divide \$ 460.24 para los 12 meses, quedando un total de \$ 38.35 dólares mensuales.

$$\text{SPPAT anual} = \$ 115.06 * 4 = \$ 460.24$$

$$\text{SPPAT mensual} = \frac{\$ 460.24}{12} = \$ 38.35$$

✓ Uniforme

El uniforme es la vestimenta que identifica a toda empresa, el costo de los uniformes es de \$ 80.00 dólares, este valor se lo multiplica por los 6 colaboradores que tendrá la compañía (1 gerente, 1 secretaria y 4 choferes) efectuando la multiplicación da un resultado de \$ 480.00 dólares anuales, sin embargo como el cálculo es mensual se divide ese valor para 12 meses quedando un resultado de \$ 40.00 dólares mensuales.

$$\text{Uniformes (anual)} = \$ 80.00 * 6 = \$ 480.00$$

$$\text{Uniformes (mensual)} = \frac{\$ 480.00}{12} = \$ 40.00$$

✓ **Sueldo Administrativo**

En el sueldo administrativo se suma el salario del Gerente y de la Secretaria, los mismo que son de \$ 450.00 dólares y \$ 360.00 dólares respectivamente.

$$\text{Sueldo Administrativo} = \$ 450.00 + \$ 360.00 = \$ 750.00$$

✓ **Servicio Básicos**

En este rubro se suman el valor de Luz y Agua que son de \$ 12.00 dólares y \$ 3.00 dólares respectivamente.

$$\text{Servicios Básicos} = \$ 12.00 + \$ 3.00 = \$ 25.00$$

Cuadro N° 32. Resumen de las inversiones

Inversión	Valor Total
Inversión de Activos Fijos	\$ 326,620.00
Inversión de Activos Diferidos	\$ 2,250.00
Inversión de Capital de Trabajo	\$ 3,007.32
Total	\$ 331,877.32

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

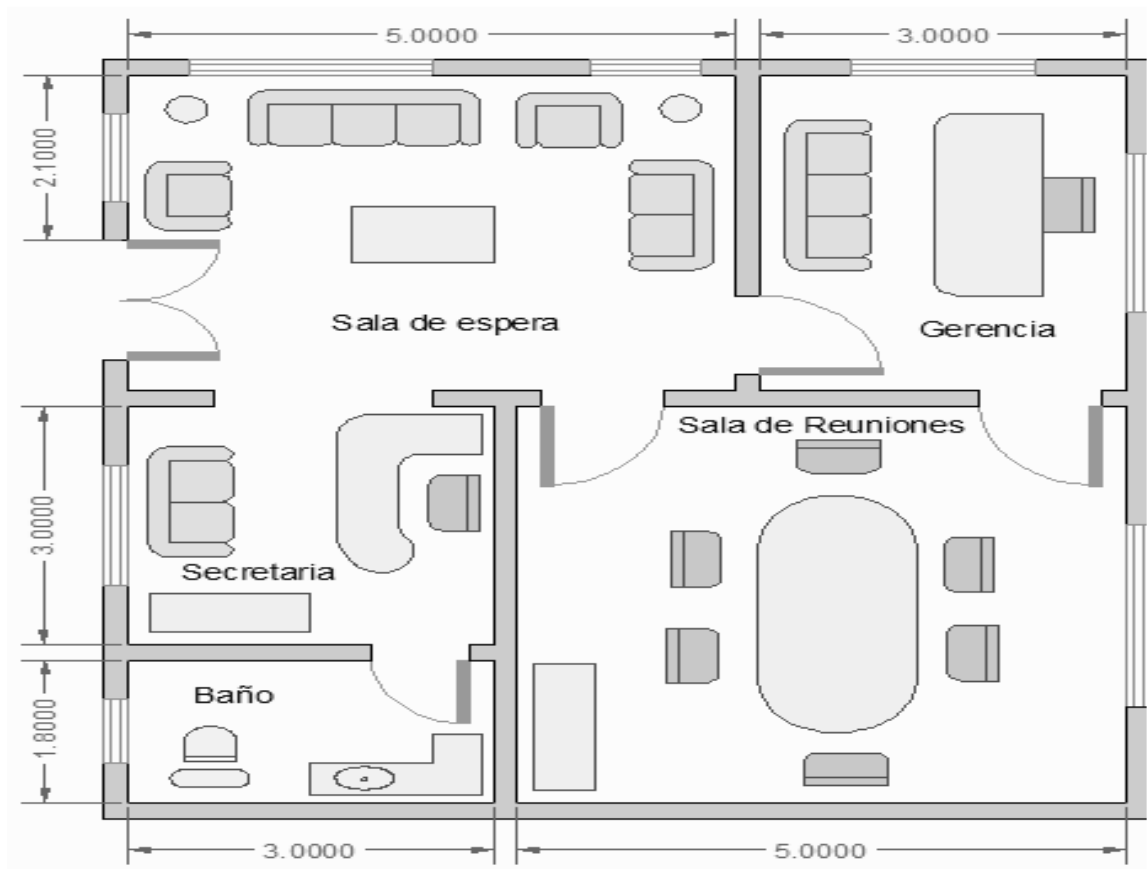
Para implementar la Compañía de Buses Urbanos en el Cantón Valencia se realizará inversiones en activos fijos, activos diferidos y capital de trabajo.

4.1.2.5. Distribución de la Planta

La oficina de la Compañía de Buses Urbanos “Jardín de Los Ríos” es un local que se va a alquilar en el Edificio de la Cooperativa de Transporte Interprovincial “Valencia”, ubicado en la Av. 13 de Diciembre tiene 165 metros cuadrados, contara con un área de secretaria, gerencia, sala de espera y sala de reunión.

En las afueras del edificio se encuentra el área donde se pueden estacionar los vehículos.

Ilustración N° 3. Distribución de la oficina



Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

4.1.3. Estudio Organizativo – Legal

4.1.3.1. Estudio Organizativo

En el estudio organizativo se dará a conocer la parte organizativa de la compañía.

4.1.3.2. Nombre de la Empresa

La compañía de buses urbanos será la pionera en el Cantón Valencia y como a este se le denomina el Jardín de Los Ríos, se escogió el mismo eslogan para la Compañía.

4.1.3.3. Misión

La Compañía de Buses Urbanos “Jardín de Los Ríos” es una compañía destinada a brindar a los ciudadanos del Cantón Valencia el servicio de transportación urbana digna y justa que merecen.

4.1.3.4. Visión

“Ser no solo la compañía pionera en el Cantón Valencia sino llegar a brindar unidades de transportación modernas y nuevas, que generen seguridad y confort a los habitantes del Cantón”

4.1.3.5. Objetivos Empresariales

- ✓ Llegar a ser una compañía con renombre por su confiabilidad
- ✓ Innovar el servicio para satisfacer a los usuarios
- ✓ Mejorar las unidades para un mejor servicio
- ✓ Receptar sugerencias y quejas de los usuarios con el fin de mejorar cada vez más

4.1.3.6. Políticas

- Definir y tener en claro los compromisos que mantiene cada colaborador y cada socio de la compañía, las mismas que deben ser desempeñadas a cabalidad.
- Evaluar cada estado financiero de forma mensual, para prevenir cualquier inconveniente y tomar los correctivos pertinentes a tiempo.

4.1.3.7. Principios

Todo ser humano debe tener definidos con claridad sus principios para determinar quienes son por tal razón la compañía exigirá principios que ayuden al crecimiento de la misma, los principios con que se deben contar son:

- ✓ Buscar constantemente la efectividad
- ✓ Orientación al buen trato del usuario
- ✓ Trabajo en Equipo.

4.1.3.8. Valores

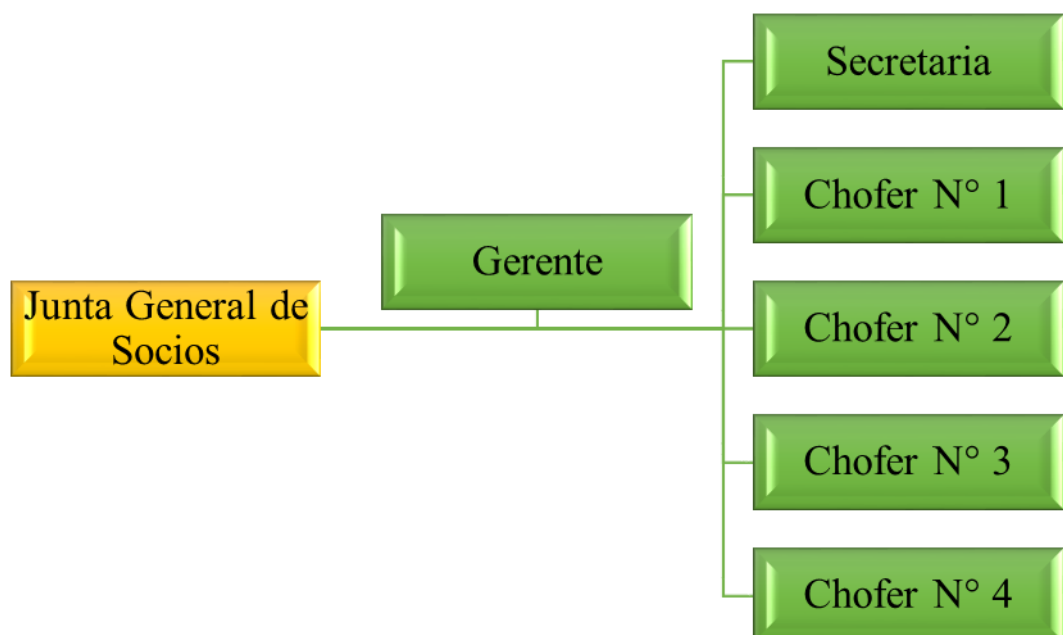
Los valores son parte fundamental de cada persona y a su vez de la compañía, por lo tanto los valores que se requerirán son:

- ✓ Confiabilidad
- ✓ Responsabilidad
- ✓ Ética
- ✓ Respeto

4.1.3.9. Organigrama de la Compañía

La organización estructural de la compañía de Buses Urbanos “Jardín de Los Ríos” está compuesta por un Gerente General, una Secretaria y seis Choferes Profesionales encargados del manejo de las unidades de transportación.

Cuadro N° 30. Organigrama de la compañía



Fuente: Investigación Directa
Elaborado por: Autora

4.1.3.10. Personal

La Compañía de Buses Urbanos “Jardín de Los Ríos” S.A tendrá un total de 8 trabajadores, compuestos un gerente quien estará a cargo de la parte administrativa en conjunto con la secretaria y seis choferes quienes se encargarán de realizar los recorridos diarios de los buses.

Descripción de Funciones

1. Gerente General

El Gerente General es el responsable de la compañía, quien debe formular, debe evaluar y supervisar los procesos y demás temas que involucren la regularización del transporte.

Debe estar al mando de la compañía administrando los recursos de la misma, tratar de cumplir cada objetivo o meta planteada, estar al tanto de las políticas del transporte público, urbano y el uso especial de las vías.

Elaborar el reglamento interno de la compañía, tomar decisiones basándose a los documentos contables, controlar y supervisar el desempeño laboral de los subalternos, gestionar inversiones que requiera la compañía, realizar los pagos de impuestos, salario, servicio básico y de proveedores.

Perfil del Cargo:

Edad: 26 años en adelante

Sexo: Indistinto

Experiencia: Al menos 6 meses

Instrucción: Tercer Nivel

2. Secretaria

La Secretaria será quien lleve la responsabilidad de elaborar los oficios, memorándum y cualquier documento que el Gerente General solicite y necesite, será quien recepte documentos o encomiendas para la compañía, debe registrar la hora de llegada y salida de los choferes, notificará novedades de los vehículos al gerente.

Perfil del Cargo:

Edad: 20 años en adelante

Sexo: Indistinto

Experiencia: Indispensable

Instrucción: Bachiller

3. Choferes

El Chofer estará a cargo de conducir los buses urbanos para brindar el servicio de transportación a los ciudadanos del cantón Valencia y también será el encargado de coleccionar el precio establecido a los usuarios.

Debe proporcionar mantenimiento al vehículo que este bajo su responsabilidad.

Perfil del Cargo:

Edad: 25 años a 50 años

Sexo: Masculino

Experiencia: Mínimo 6 meses

Tipo de Licencia: Tipo Especial (E)

Instrucción: Bachiller

4.1.3.11. Aspecto Legal

4.1.3.11.1. Requisitos para ingresar como socio de la Compañía de Buses Urbanos

- ✓ Ser poseedor de un Bus Urbano del año 2013
- ✓ Tener Licencia de Conducir Tipo Profesional
- ✓ No pertenecer a otras compañías de buses
- ✓ Record Policial
- ✓ Recomendaciones de Honorabilidad

4.1.3.11.2. Requisitos para el Funcionamiento de la Compañía

a) Registro Único de Contribuyentes RUC

- ✓ Cédula del Representante Legal
- ✓ Copia de Cedula y del ultimo Certificado de Votación
- ✓ Recibo de un Servicio Básico

b) Patente Municipal

- ✓ Permiso de Operación

c) Constitución Jurídica

- ✓ Estatuto o minuta
- ✓ Copia a color de los documentos del estatuto de movilidad y documentos personales
- ✓ Formulario según corresponda

4.1.4. Estudio Económico Financiero

El estudio económico nos permitirá evaluar la información financiera como la determinación de los costos, la inversión inicial, la depreciación y la amortización, el capital de trabajo, el punto de equilibrio, el estado de resultado, el costo de capital o también conocido como tasa mínima aceptable de rendimiento, el financiamiento, el balance general, el valor presente neto y la tasa interna de rendimiento. Esta evaluación es fundamental ya que es necesaria para poder tomar decisiones más acertadas.

4.1.4.1. Determinación de los Ingresos

El valor que se recolecte diariamente será ingresos para la Compañía en donde ingresaran a una caja común de estos valores serán cancelado todas las obligaciones de la compañía y el restante se repartirá por partes iguales entre los socios.

Cuadro N° 33. Ingresos por servicio de transporte urbano

Servicio ofertado	Pasaje por persona	Ingresos Diarios	Ingresos Semanales	Ingresos Mensuales	Ingresos Anuales
Servicio de transporte urbano	\$ 0,35	\$ 14.821,45	\$ 103.750,15	\$ 415.006,59	\$ 4.980.079,10
Total		\$ 14.821,45	\$ 103.750,15	\$ 415.006,59	\$ 4.980.079,10

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Para la obtención de los ingresos se tomó en cuenta el 80% del total de la población, lo que corresponde a 42347 habitantes, debido a que la transportación urbana es lo que está esperando los habitantes del Cantón y quienes utilicen este medio será muchas más personas que las encuestadas. Los ingresos que generará el servicio de transporte urbano a la Compañía son de \$4.849.152,00 anuales.

Cuadro N° 34. Veces que utiliza transporte público

Alternativa	Veces	Resultado
Cuatro veces al día	123	492
Dos veces al día	176	352
Una vez al día	83	83
Otro	0	0
Total	381	927

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: La Autora

4.1.4.2. Determinación del Costo

Los costos son aquellos desembolsos que se efectúan para poder operar con normalidad.

4.1.4.2.1. Costo de Operación

En esta parte denominada costo de operación se detallan los desembolsos pertinentes al costo del SPPAT y de los uniformes que serán utilizados por los colaboradores de la compañía, estos rubros crecen según la inflación de 2.70% que es la inflación del año 2013.

❖ Flota Vehicular

Cuadro N° 35. Flota vehicular

Flota Vehicular	AÑOS				
	4	6	8	10	12
Volkswagen \$80,490.00	\$ 321,960.00	\$ 1,983,917.52	\$ 2,716,644.39	\$ 3,487,492.24	\$ 4,297,985.43

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

❖ Sueldo Operativo

Cuadro N° 36. Sueldo operario

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
N° de Vehículos	4	6	8	10	12
Sueldo de Choferes \$ 450,00	\$ 1,800.00	\$ 2,700.00	\$ 3,600.00	\$ 4,500.00	\$ 5,400.00
Total Anual	\$ 21,600.00	\$ 32,400.00	\$ 43,200.00	\$ 54,000.00	\$ 64,800.00

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

El sueldo operativo de la Compañía es de \$ 64,800.00 para el año 2018.

Cuadro N° 37. Sueldo operario proyectado

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Salario Básico	\$ 21,600.00	\$ 32,400.00	\$ 43,200.00	\$ 54,000.00	\$ 64,800.00
Aporte Patronal 11,15%	\$ 2,408.40	\$ 3,612.60	\$ 4,816.80	\$ 6,021.00	\$ 7,225.20
Fondos de Reserva 8,33%		\$ 2,698.92	\$ 3,598.56	\$ 4,498.20	\$ 5,397.84
Décimo Tercero	\$ 1,800.00	\$ 2,700.00	\$ 3,600.00	\$ 4,500.00	\$ 5,400.00
Décimo Cuarto	\$ 2,700.00	\$ 3,060.00	\$ 3,400.00	\$ 3,740.00	\$ 4,080.00
Total Anual	\$ 28,508.40	\$ 44,471.52	\$ 58,615.36	\$ 72,759.20	\$ 86,903.04

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

En cuanto al sueldo operario proyectado para el 2018 será de \$86,903.04.

❖ Costo por el Servicio del SPPAT

Cuadro N° 38. Costo por el servicio del SPPAT anual

DESCRIPCIÓN	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
N° de vehículos	4	6	8	10	12
Costo del SPPAT	\$ 115.06	\$ 118.17	\$ 121.36	\$ 124.64	\$ 128.01
Total	\$ 460.24	\$ 709.02	\$ 970.88	\$ 1,246.40	\$ 1,536.12

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

El costo por el servicio del SPPAT anual por las 4 unidades es de \$1,536.12.

❖ Costo por el Uniforme Laboral

Cuadro N° 39. Costo por uniformes

DESCRIPCIÓN	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
N° de empleados	6	8	10	12	14
Costo del uniforme	\$ 80.00	\$ 83.33	\$ 86.66	\$ 89.99	\$ 93.32
Total	\$ 480.00	\$ 666.64	\$ 866.60	\$ 1,079.88	\$ 1,306.48

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Los costos que se destinarán para los uniforme del personal es de \$1,306.48 para el 2018.

Resumen Anual De Los Costos De Operación De La Compañía

Cuadro N° 40. Costo de venta anual

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Flota Vehicular	\$ 321,960.00	\$ 1,983,917.52	\$ 2,716,644.39	\$ 3,487,492.24	\$ 4,297,985.43
Sueldo de Operario	\$ 28,508.40	\$ 44,471.52	\$ 58,615.36	\$ 72,759.20	\$ 86,903.04
SPPAT	\$ 460.24	\$ 709.02	\$ 970.88	\$ 1,246.40	\$ 1,536.12
Uniforme	\$ 480.00	\$ 666.64	\$ 866.60	\$ 1,079.88	\$ 1,306.48
Total Anual	\$ 351,408.64	\$ 2,029,764.70	\$ 2,777,097.23	\$ 3,562,577.72	\$ 4,387,731.07

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

En cuanto al resumen anual de los costos de operación de la compañía es de \$4'387,731.07 en el año 2018.

4.1.4.3. Gasto de Administración

En los gastos de administración se encuentran detallados los sueldos del área administrativas, de la misma forma se incrementa los valores en base a la inflación del año 2013 que es de 2.70%.

➤ **Sueldo Administrativo**

Cuadro N° 41. Sueldo administrativo

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Gerente \$ 450,00	\$ 450,00	\$ 462,15	\$ 474,63	\$ 487,45	\$ 500,61
Secretaria \$ 360,00	\$ 360,00	\$ 369,72	\$ 379,70	\$ 389,95	\$ 400,48
Total Mensual	\$ 810,00	\$ 831,87	\$ 854,33	\$ 877,40	\$ 901,09
Total Anual	\$ 9.720,00	\$ 9.982,44	\$ 10.251,96	\$ 10.528,80	\$ 10.813,08

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

El monto que se destinará para cubrir el sueldo administrativo es de \$10.813,08.

Cuadro N° 42. Proyección del sueldo administrativo anual

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Salario Básico	\$ 9.720,00	\$ 9.982,44	\$ 10.251,96	\$ 10.528,80	\$ 10.813,08
Aporte Patronal 11,15%	\$ 1.083,78	\$ 1.113,04	\$ 1.143,09	\$ 1.173,96	\$ 1.205,66
Fondos de Reserva 8,33%		\$ 831,54	\$ 853,99	\$ 877,05	\$ 900,73
Décimo Tercero	\$ 810,00	\$ 831,87	\$ 854,33	\$ 877,40	\$ 901,09
Décimo Cuarto	\$ 2.700,00	\$ 3.060,00	\$ 3.400,00	\$ 3.740,00	\$ 4.080,00
Total Anual	\$ 14.313,78	\$ 15.818,89	\$ 16.503,37	\$ 17.197,21	\$ 17.900,56

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

La proyección del sueldo administrativo anualmente corresponde a \$17.900,56.

➤ **Arriendo**

Cuadro N° 43. Arriendo

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Arriendo \$ 150,00	\$ 150,00	\$ 154,02	\$ 158,18	\$ 162,45	\$ 166,84
Total Anual	\$ 1.800,00	\$ 1.848,24	\$ 1.898,16	\$ 1.949,40	\$ 2.002,08

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

La Compañía de Buses Urbanos para realizar sus actividades arrendará un local, el cual tendrá un monto de \$2.002,08 en el 2018.

➤ **Servicios Básicos**

Cuadro N° 44. Servicios básicos

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Agua \$ 3,00	\$ 36,00	\$ 36,97	\$ 37,97	\$ 39,00	\$ 40,05
Luz \$ 12,00	\$ 144,00	\$ 147,89	\$ 151,88	\$ 155,98	\$ 160,19
Total Anual	\$ 180,00	\$ 184,86	\$ 189,85	\$ 194,98	\$ 200,24

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

El monto destinado para cubrir los servicios básicos es de \$200,24.

➤ **Servicio de Comunicación**

Cuadro N° 45. Servicios de comunicación

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Teléfono \$ 15,00	\$ 180,00	\$ 184,86	\$ 189,85	\$ 194,98	\$ 200,24
Internet \$ 20,00	\$ 240,00	\$ 246,48	\$ 253,13	\$ 260,31	\$ 267,34
Total Anual	\$ 420,00	\$ 431,34	\$ 442,98	\$ 455,29	\$ 467,58

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Para cubrir con los servicios de comunicación se destinará \$467,58 en el 2018.

➤ **Suministro de Oficina**

Cuadro N° 46. Suministro de oficina

Descripción	UNID.	V. U	AÑOS				
			2014	2015	2016	2017	2018
Resmas de Papel	10	\$ 5,00	\$ 50,00	\$ 51,35	\$ 52,74	\$ 54,16	\$ 55,62
Archivadores	10	\$ 3,00	\$ 30,00	\$ 30,81	\$ 31,64	\$ 32,50	\$ 33,37
Kit de Oficina	5	\$ 3,50	\$ 17,50	\$ 17,97	\$ 18,46	\$ 18,96	\$ 19,47
Varios	2	\$ 20,00	\$ 40,00	\$ 41,08	\$ 42,19	\$ 43,33	\$ 44,50
Total Anual			\$ 137,50	\$ 141,21	\$ 145,03	\$ 148,94	\$ 152,96

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Los suministros de oficina son indispensables para realizar las actividades diarias.

➤ **Resumen de los Gastos Administrativos**

Cuadro N° 47. Resumen de gastos administrativos

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Sueldo Administrativo	\$ 14.313,78	\$ 15.818,89	\$ 16.503,37	\$ 17.197,21	\$ 17.900,56
Arriendo	\$ 1.800,00	\$ 1.848,24	\$ 1.898,16	\$ 1.949,40	\$ 2.002,08
Servicios Básicos	\$ 180,00	\$ 184,86	\$ 189,85	\$ 194,98	\$ 200,24
Servicio de Comunicación	\$ 420,00	\$ 431,34	\$ 442,98	\$ 455,29	\$ 467,58
Suministro de Oficina	\$ 137,50	\$ 141,21	\$ 145,03	\$ 148,94	\$ 152,93
Total Anual	\$ 16.851,28	\$ 18.424,54	\$ 19.179,39	\$ 19.945,82	\$ 20.723,39

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

4.1.4.4. Gasto de Venta

Los costos de ventas son aquellos desembolsos que se realizan para llegar al usuario, en el caso de la Compañía se implementará la publicidad radial en Revolución en Radio 99.5 FM.

Cuadro N° 48. Gasto de venta

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Publicidad	\$ 100,00	\$ 102,70	\$ 105,47	\$ 108,32	\$ 111,25
Total Anual	\$ 1.200,00	\$ 1.232,40	\$ 1.265,67	\$ 1.299,85	\$ 1.334,94

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

4.1.4.5. Gasto Financiero

El gasto de financiamiento es el préstamo que se realiza a terceros para llevar a cabo el proyecto, la Compañía necesita un monto de \$331,877.32 dólares, el

préstamo se lo realizará por \$ 165,938.66 dólares ya que el 50% será capital del socio y el 50% restante en préstamo por la entidad bancaria BANCO NACIONAL DEL FOMENTO.

Monto: \$ 165,938.66

Tasa: 10.00%

Plazo: 5 años

Cuotas: Mensuales

Cuadro N° 49. Amortización

Cuota	Saldo Inicial	Interés	Cuota de Amortiza.	Capital Amortizado	Valor a Pagar
1	165,938.66	1,382.82	2,765.64	2,765.64	4,148.47
2	163,173.02	1,359.78	2,765.64	5,531.29	4,125.42
3	160,407.37	1,336.73	2,765.64	8,296.93	4,102.37
4	157,641.73	1,313.68	2,765.64	11,062.58	4,079.33
5	154,876.08	1,290.63	2,765.64	13,828.22	4,056.28
6	152,110.44	1,267.59	2,765.64	16,593.87	4,033.23
7	149,344.79	1,244.54	2,765.64	19,359.51	4,010.18
8	146,579.15	1,221.49	2,765.64	22,125.15	3,987.14
9	143,813.51	1,198.45	2,765.64	24,890.80	3,964.09
10	141,047.86	1,175.40	2,765.64	27,656.44	3,941.04
11	138,282.22	1,152.35	2,765.64	30,422.09	3,918.00
12	135,516.57	1,129.30	2,765.64	33,187.73	3,894.95
13	132,750.93	1,106.26	2,765.64	35,953.38	3,871.90
14	129,985.28	1,083.21	2,765.64	38,719.02	3,848.86
15	127,219.64	1,060.16	2,765.64	41,484.66	3,825.81
16	124,454.00	1,037.12	2,765.64	44,250.31	3,802.76
17	121,688.35	1,014.07	2,765.64	47,015.95	3,779.71
18	118,922.71	991.02	2,765.64	49,781.60	3,756.67
19	116,157.06	967.98	2,765.64	52,547.24	3,733.62
20	113,391.42	944.93	2,765.64	55,312.89	3,710.57
21	110,625.77	921.88	2,765.64	58,078.53	3,687.53
22	107,860.13	898.83	2,765.64	60,844.18	3,664.48
23	105,094.48	875.79	2,765.64	63,609.82	3,641.43
24	102,328.84	852.74	2,765.64	66,375.46	3,618.38
25	99,563.20	829.69	2,765.64	69,141.11	3,595.34
26	96,797.55	806.65	2,765.64	71,906.75	3,572.29
27	94,031.91	783.6	2,765.64	74,672.40	3,549.24
28	91,266.26	760.55	2,765.64	77,438.04	3,526.20
29	88,500.62	737.51	2,765.64	80,203.69	3,503.15

30	85,734.97	714.46	2,765.64	82,969.33	3,480.10
31	82,969.33	691.41	2,765.64	85,734.97	3,457.06
32	80,203.69	668.36	2,765.64	88,500.62	3,434.01
33	77,438.04	645.32	2,765.64	91,266.26	3,410.96
34	74,672.40	622.27	2,765.64	94,031.91	3,387.91
35	71,906.75	599.22	2,765.64	96,797.55	3,364.87
36	69,141.11	576.18	2,765.64	99,563.20	3,341.82
37	66,375.46	553.13	2,765.64	102,328.84	3,318.77
38	63,609.82	530.08	2,765.64	105,094.48	3,295.73
39	60,844.18	507.03	2,765.64	107,860.13	3,272.68
40	58,078.53	483.99	2,765.64	110,625.77	3,249.63
41	55,312.89	460.94	2,765.64	113,391.42	3,226.59
42	52,547.24	437.89	2,765.64	116,157.06	3,203.54
43	49,781.60	414.85	2,765.64	118,922.71	3,180.49
44	47,015.95	391.8	2,765.64	121,688.35	3,157.44
45	44,250.31	368.75	2,765.64	124,453.99	3,134.40
46	41,484.67	345.71	2,765.64	127,219.64	3,111.35
47	38,719.02	322.66	2,765.64	129,985.28	3,088.30
48	35,953.38	299.61	2,765.64	132,750.93	3,065.26
49	33,187.73	276.56	2,765.64	135,516.57	3,042.21
50	30,422.09	253.52	2,765.64	138,282.22	3,019.16
51	27,656.44	230.47	2,765.64	141,047.86	2,996.11
52	24,890.80	207.42	2,765.64	143,813.51	2,973.07
53	22,125.15	184.38	2,765.64	146,579.15	2,950.02
54	19,359.51	161.33	2,765.64	149,344.79	2,926.97
55	16,593.87	138.28	2,765.64	152,110.44	2,903.93
56	13,828.22	115.24	2,765.64	154,876.08	2,880.88
57	11,062.58	92.19	2,765.64	157,641.73	2,857.83
58	8,296.93	69.14	2,765.64	160,407.37	2,834.79
59	5,531.29	46.09	2,765.64	163,173.02	2,811.74
60	2,765.64	23.05	2,765.64	165,938.66	2,788.69

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

La Compañía de Buses Urbanos a implementarse en el Cantón Valencia requiere de financiamiento, el mismo que será amortizado en 60 letras, las cuales tendrán un monto de \$4,148.47 en los primeros meses, mientras que la cifra disminuye en los siguientes meses equivalentes a \$2,996.11.

Cuadro N° 50. Gasto interés de la deuda

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Interés	\$ 15.072,76	\$ 11.753,99	\$ 8.435,22	\$ 5.116,44	\$ 1.797,67

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Los gastos a causa del interés de la deuda son de \$15.072,76 en el año 2014 hasta llegar a \$1.797,67 en el año 2018.

4.1.4.6. Depreciación y Amortización

La depreciación se la aplica a los activos con los que contará la empresa, con su vida útil y el porcentaje de depreciación.

Cuadro N° 51. Depreciación

Activo Fijo Depreciable	AÑO 0	% POR LEY	AÑOS				
			2014	2015	2016	2017	2018
Equipo de Computación	\$ 1.620,00	33,33%	\$ 539,95	\$ 539,95	\$ 539,95		
Renovación Equipo de Computación	\$ 1.663,74	33,33%				\$ 554,52	\$ 554,52
Equipo de Oficina	\$ 1.000,00	10,00%	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00
Muebles y Enseres	\$ 2.040,00	10,00%	\$ 204,00	\$ 204,00	\$ 204,00	\$ 204,00	\$ 204,00
TOTAL	\$ 6.323,74		\$ 304,00	\$ 304,00	\$ 304,00	\$ 858,52	\$ 858,52

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Cuadro N° 52. Amortización diferida

Descripción	Valor Inicial	Amortización Anual	AÑOS				
			2014	2015	2016	2017	2018
Activo Diferido	\$ 2.250,00	20%	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00

Fuente: Investigación Directa**Elaborado por:** Autora

La amortización diferida es de \$450,00 en el 2018 con un porcentaje del 20%.

Cuadro N° 53. Resumen de los costos

Descripción	2014	2015	2016	2017	2018
Costo de Venta	\$ 351.408,64	\$ 2.029.764,70	\$ 2.777.097,23	\$ 3.562.577,72	\$ 4.387.731,07
Gastos de Administración	\$ 14.313,78	\$ 15.818,89	\$ 16.503,37	\$ 17.197,21	\$ 17.900,56
Gastos Generales	\$ 2.537,50	\$ 2.605,65	\$ 2.676,02	\$ 2.748,61	\$ 2.822,83
Gastos Financieros	\$ 15.072,76	\$ 11.753,99	\$ 8.435,22	\$ 5.116,44	\$ 1.797,67
Gastos de Constitución	\$ 2.250,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Gastos de venta	\$ 100,00	\$ 110,00	\$ 121,00	\$ 133,10	\$ 146,41
Depreciación	\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 858,52	\$ 858,52
Amortización	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00
TOTAL	\$386.976,63	\$2.061.347,18	\$2.806.126,79	\$3.589.081,60	\$4.411.707,07

Fuente: Investigación Directa**Elaborado por:** Autora

Los costos que incurrirán en las actividades de la Compañía de Buses del Cantón Valencia tienen un total de \$4.411.707,07 en el año 2018, tanto en costos de venta, gastos de administración, gastos generales, financieros, de constitución, de venta, depreciación y amortización.

4.1.4.7. Estado de Resultado

Descripción	AÑOS				
	2014	2015	2016	2017	2018
Ingresos Proyectados	\$ 4.980.079,10	\$ 5.114.541,24	\$ 5.252.633,85	\$ 5.394.454,97	\$ 5.540.105,25
(-) Costo de Venta	\$ 351.408,64	\$ 2.029.764,70	\$ 2.777.097,23	\$ 3.562.577,72	\$ 4.387.731,07
Utilidad Bruta	\$ 4.628.670,46	\$ 3.084.776,54	\$ 2.475.536,62	\$ 1.831.877,25	\$ 1.152.374,18
Gastos Operativos					
Gastos de Administración	\$ 14.313,78	\$ 15.818,89	\$ 16.503,37	\$ 17.197,21	\$ 17.900,56
Gastos Generales	\$ 2.537,50	\$ 2.605,65	\$ 2.676,02	\$ 2.748,61	\$ 2.822,83
Gastos Financieros	\$ 15.072,76	\$ 11.753,99	\$ 8.435,22	\$ 5.116,44	\$ 1.797,67
Gastos de Constitución	\$ 2.250,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Gastos de venta	\$ 100,00	\$ 110,00	\$ 121,00	\$ 133,10	\$ 146,41
Depreciación	\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 858,52	\$ 858,52
Amortización	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00
Total gastos en operación	\$ 35.567,99	\$ 31.582,48	\$ 29.029,56	\$ 26.503,88	\$ 23.975,99
Utilidad o Perdida antes de Impuestos	\$ 4.593.102,48	\$ 3.053.194,06	\$ 2.446.507,07	\$ 1.805.373,37	\$ 1.176.350,17
Participación a trabajadores 15%	\$ 688.965,37	\$ 457.979,11	\$ 366.976,06	\$ 270.806,00	\$ 176.452,53
Impuesto a la Renta 25%	\$ 1.148.275,62	\$ 763.298,52	\$ 611.626,77	\$ 451.343,34	\$ 294.087,54
Impuesto Patronal 9,45%	\$ 434.048,18	\$ 288.526,84	\$ 231.194,92	\$ 170.607,78	\$ 111.165,09
Utilidad Neta	\$ 2.321.813,30	\$ 1.543.389,60	\$ 1.236.709,32	\$ 912.616,24	\$ 594.645,01
Utilidad Neta Proyectada	\$ 2.321.813,30	\$ 3.865.202,90	\$ 5.101.912,22	\$ 6.014.528,46	\$ 6.609.173,47

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

El estado de resultado proyectado presenta los ingresos y los gastos que va a generar la empresa al igual que se proyecta si la compañía obtendrá pérdidas o ganancias.

4.1.4.8. Estado de Flujo de Efectivo

Descripción	AÑOS					
	Inversión Año 0	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018
INGRESOS	0,00	\$ 4.980.079,10	\$ 5.114.541,24	\$ 5.252.633,85	\$ 5.394.454,97	\$ 5.540.105,25
Capital Disponible	165938,66					
Préstamo Banco Nacional de Fomento	165938,66					
TOTAL INGRESOS		4980079,10	5114541,24	5252633,85	5394454,97	5540105,25
Costo de Venta		\$ 351.408,64	\$ 2.029.764,70	\$ 2.777.097,23	\$ 3.562.577,72	\$ 4.387.731,07
Gastos Operativos						
Gastos de Administración		\$ 14.313,78	\$ 15.818,89	\$ 16.503,37	\$ 17.197,21	\$ 17.900,56
Gastos Generales		\$ 2.537,50	\$ 2.605,65	\$ 2.676,02	\$ 2.748,61	\$ 2.822,83
Gastos Financieros		\$ 15.072,76	\$ 11.753,99	\$ 8.435,22	\$ 5.116,44	\$ 1.797,67
Gastos de Constitución		\$ 2.250,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Gastos de venta		\$ 100,00	\$ 110,00	\$ 121,00	\$ 133,10	\$ 146,41
Depreciación		\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 858,52	\$ 858,52
Amortización		\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00	\$ 450,00
Total gastos en operación		\$ 35.567,99	\$ 31.582,48	\$ 29.029,56	\$ 26.503,88	\$ 23.975,99
Utilidad o Perdida antes de Impuestos		\$ 4.593.102,48	\$ 3.053.194,06	\$ 2.446.507,07	\$ 1.805.373,37	\$ 1.176.350,17
Participación a trabajadores 15%		\$ 688.965,37	\$ 457.979,11	\$ 366.976,06	\$ 270.806,00	\$ 176.452,53
Impuesto a la Renta 25%		\$ 1.148.275,62	\$ 763.298,52	\$ 611.626,77	\$ 451.343,34	\$ 294.087,54
Impuesto Patronal 9,45%		\$ 434.048,18	\$ 288.526,84	\$ 231.194,92	\$ 170.607,78	\$ 111.165,09
Flujo después de Impuestos		\$ 2.321.813,30	\$ 1.543.389,60	\$ 1.236.709,32	\$ 912.616,24	\$ 594.645,01
Inversión inicial	331877,32					
Depreciación (+)		\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 843,95	\$ 858,52	\$ 858,52
Flujo de caja neto		2322657,25	1544233,55	1237553,27	913474,76	595503,54
Flujo de caja acumulado		2322657,25	3866890,79	5104444,06	6017918,82	6613422,36

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

4.1.4.9. Flujo de efectivo acumulado

Descripción	año 0	1	2	3	4	5
Flujo caja neto	-331.877,32	1.990.779,93	1.544.233,55	1.237.553,27	913.474,76	595.503,54
Flujo caja acumulado	331.877,32	-1.658.902,61	-114.669,06	1.122.884,20	2.036.358,97	2.631.862,50

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Luego de haber realizado el estado de flujo de efectivo se determina el flujo de efectivo acumulado, el mismo que da un total de \$595.503,54 en el año 2018.

4.1.4.10. Tasa Interna de Retorno y Valor Actual Neto

Valor Actual Neto	Tasa Interna de Retorno	Tasa Referencial Financiera
\$ 4'677.617,2	578%	10%

$$VAN = I + \frac{FNE_1}{(1+i)^1} + \frac{FNE_2}{(1+i)^2} + \frac{FNE_3}{(1+i)^3} + \frac{FNE_4}{(1+i)^4} + \frac{FNE_5 + VR}{(1+i)^5}$$

$$VAN = -331.877,32 + \frac{1.990.779,93}{(1 + 0,12)^1} + \frac{1.544.233,55}{(1,12)^2} + \frac{1.237.553,27}{(1,12)^3} + \frac{913.474,76}{(1,12)^4} + \frac{595.503,54}{(1,12)^5}$$

$$VAN = -331.877,32 + 1777482,08 + 1231053,52 + 1085103,97 + 580529,72 + 337904,70$$

$$VAN = \$ 4'677.617,2$$

4.1.4.11. Punto de Equilibrio

Para calcular el punto de equilibrio de las cifras que generarán los costos de la empresa se representa mediante la siguiente fórmula.

$$\text{P. Equilibrio} = \frac{\text{Costos Fijos}}{1 - \frac{\text{Costos Variables}}{\text{Ventas}}}$$

$$\text{Punto de Equilibrio} = \frac{\$229.205,43}{1 - \frac{\$122.203,21}{\$4.980.079,10}}$$

$$\text{Punto de Equilibrio} = \frac{\$229.205,43}{1 - \$0,024538407}$$

$$\text{Punto de Equilibrio} = \frac{\$229.205,43}{\$0,975461593}$$

$$\text{Punto de Equilibrio} = \$234.971,25$$

El Punto de equilibrio demuestra que la relación existente entre los costos fijos, los variables y las ventas dieron un total de \$234.971,25, lo que significa que la empresa debe al menos vender ese valor durante todo el año, permitiendo así recuperar la inversión realizada.

4.1.4.12. Relación Beneficio Costo

Cuadro N° 54. Relación Beneficio Costo

Años	Ingreso total	Costo total	Relación B/C
2014	\$ 4.980.079,10	\$ 351.408,64	\$14,2
2015	\$ 5.114.541,24	\$ 2.029.764,70	\$2,5
2016	\$ 5.252.633,85	\$ 2.777.097,23	\$1,9
2017	\$ 5.394.454,97	\$ 3.562.577,72	\$1,5
2018	\$ 5.540.105,25	\$ 4.387.731,07	\$1,3

En cuanto a la Relación Beneficio Costo se puede observar que en el primer año la Compañía obtendrá el \$14,2, lo que demuestra que por cada dólar la entidad recuperará \$13,20. Mientras que los siguientes años la RBC baja a \$2,5, esto se debe a la adquisición de flota vehicular hasta el año 2018.

4.1.5. Estudio de Impacto Ambiental

El estudio de impacto ambiental tiene como fin analizar cuáles son los aspectos positivos y negativos que van a generar la ejecución de este proyecto, se analiza el impacto ambiental mediante una matriz de impacto que se la realiza mediante indicadores para cada factor, estos indicadores son tabulados con ponderaciones altas, ponderaciones medias y ponderaciones bajas para las positivas como para las negativas.

Cuadro N° 55. Matriz de valoración cualitativa y cuantitativa

Valoración Cualitativa	Valoración Cuantitativa
Alto Positivo	3
Medio Positivo	2
Bajo Positivo	1
No hay Impacto	0
Bajo Negativo	-1
Medio Negativo	-2
Alto Negativo	-3

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

Cuadro N° 56. Matriz de impacto ambiental

N°	INDICADORES	-3	-2	-1	0	1	2	3	TOTAL
1	Causante de Ruido		x						-6
2	Contaminación		x						
3	Generador de Trafico			x					
4	Ocupante de Espacio			x					
TOTAL			-4	-2					

Fuente: Investigación Directa

Elaborado por: Autora

$$\text{Impacto Ambiental} = \frac{\text{Nivel de Impacto}}{\text{N° de Indicadores}}$$

$$\text{Impacto Ambiental} = \frac{-6}{+4}$$

$$\text{Nivel de Impacto} = -1.5$$

$$\text{Nivel de Impacto} = -2$$

$$\text{Nivel de Impacto} = \text{Medio Negativo}$$

El impacto que tendrá la implementación de buses urbanos al Cantón Valencia es medio negativo ya que estos buses serán emisores de contaminación y generador de ruido, sin embargo cabe mencionar que las unidades a utilizarse se encontraran en buenas condiciones reduciendo así el ruido y la emisión de contaminación esto es como medida de solución ante el impacto ambiental.

4.2. DISCUSIÓN

Para realizar la presente tesis se basó en los estudios científicos de varios autores quienes han hecho investigaciones respecto del tema de estudio, dando como resultado lo siguiente;

Según BACA URBINA, G (2010), se denomina como estudio de mercado a la primera etapa de la investigación del estudio. Donde se encuentra la determinación y los parámetros de demanda y oferta, así como analizar los precios y la comercialización. El estudio técnico está compuesto por cuatro etapas las mismas que son: la primera etapa es la determinación del tamaño, segunda etapa es la determinación de la localización óptima de la planta, la tercera etapa es la ingeniería del proyecto y por último se encuentra el análisis organizativo, administrativo y legal. El costo de financiamiento es el desembolso que se realiza por concepto de los intereses que generan los capitales adquiridos en préstamos; la manera correcta de registrarlo es por separado, puesto que un capital prestado puede ser diverso.

De acuerdo SAPAG CHAIN, Nassir & SAPAG CHAIN Reinaldo (2007), con el proyecto es una búsqueda de una salida al problema pendiente a resolver.

Se corrobora con la información señalada por el autor antes mencionado, ya que mediante la investigación se obtuvo como resultado el estudio de mercado que el 59% de los habitantes encuestados requieren que se implementen buses urbanos en el Cantón Valencia, mientras que el estudio técnico señaló las estrategias de comercialización, precio, servicio, recorrido, publicidad, tamaño del proyecto, entre otras características importantes. En cuanto al estudio financiero, la inversión destinada para el proyecto es de \$331877,32 y la utilidad acumulada es de \$6'621.091,71.

4.2.1. Aprobación y/o desaprobación de la hipótesis

Hipótesis General. mediante la investigación se obtuvo como resultado del estudio de mercado que el 59% de los habitantes encuestados requieren que se implementen buses urbanos en el Cantón Valencia, mientras que el estudio técnico señaló las estrategias de comercialización, precio, servicio, recorrido, publicidad, tamaño del proyecto, entre otras características importantes. En cuanto al estudio financiero, la inversión destinada para el proyecto es de \$331877,32 y la utilidad acumulada es de \$6'609.173,47. Estos resultados demuestran que el proyecto es viable, por lo tanto se aprueba la hipótesis.

Hipótesis Específica 1. De acuerdo al estudio de mercado se obtuvo que el nivel de aceptación por parte de los habitantes del Cantón Valencia para que se implemente una Compañía de Transportes Urbanos es adecuado del 59%. Se acepta esta hipótesis, ya que la investigación determinó que la demanda potencial es el 38% de la población investigada.

Hipótesis Específica 2. El estudio técnico ayudó a establecer las características principales que el proyecto requiere para poner en marcha la Cooperativa de Buses Urbanos como; logotipo, tamaño del proyecto, macro y micro-localización, costos, servicios y seguridad. Se acepta la hipótesis propuesta.

Hipótesis Específica 3. Se investigaron las leyes y normativas necesarias para poner en marcha el proyecto de Implementación de una Cooperativa de Buses Urbanos en el Cantón Valencia, para lo cual existen factores favorables que permiten su creación. Se rechaza la hipótesis porque aunque los trámites son engorrosos y se deba realizar un proceso paciente, la constitución de la Compañía es una necesidad para la ciudadanía.

Hipótesis Específica 4. Según la información del estudio económico y financiero, se obtuvo que la inversión que se necesita para implementar la Compañía de Buses es de \$331877,32, mientras que la utilidad que se

obtendrá es de \$2321.813,30 en el primer año. La fuente de financiamiento será el Banco Nacional de Fomento, el cual cobrará un tasa del 10% por el monto de \$165,938.66. Se acepta la hipótesis porque el proyecto es económicamente rentable.

Hipótesis Específica 5. Se efectuó el impacto ambiental que generarán los Buses Urbanos del Cantón Valencia al ecosistema y es de 1,5%, lo cual significa un impacto medio bajo negativo, de acuerdo con la matriz de impacto que se aplicó. Se rechaza la hipótesis.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- El estudio de mercado realizado en el Cantón Valencia demostró que el nivel de aceptación para implementar una Compañía de Buses Urbanos es del 59%.
- Se logró establecer el funcionamiento técnico en el cual se consideraron aspectos como; tamaño e ingeniería del proyecto, estrategias de comercialización, logotipo, precio, servicios, plaza, promoción, publicidad, cantidad de transportes, oferta y demanda del servicio a brindar.
- Las normas y leyes existentes en el Ecuador permiten la creación de Compañías en este caso la de una Cía. de Buses Urbanos en el Cantón Valencia, para lo cual se deberá cumplir con los procedimientos que imponen los Entes Gubernamentales.
- El Valor Actual Neto es \$4677.617,20 y la Tasa Interna de Retorno tiene un porcentaje de 578%, demostrando así que la Compañía de Buses en el Cantón Valencia será económicamente rentable.
- El impacto ambiental que generarán los Buses de Transportación Urbana afectará en un 30% al ecosistema, por ende es 70% menos que el resto de medios de transporte, debido a que los mismos serán de tipo ecológicos.

5.2. RECOMENDACIONES

- Tomar en cuenta el estudio de mercado realizado en el presente trabajo, ya que contiene las respuestas que proporcionaron los habitantes del Cantón Valencia para que se cree la Compañía de Buses Urbanos.
- Esperar que el estudio técnico aporte de manera adecuada en la macro y micro localización, así mismo en la ingeniería del proyecto para la creación de la Compañía de Buses Urbanos en el Cantón Valencia, porque brindará las variables adecuadas que permitirán poner en marcha la Compañía.
- Analizar y cumplir con las normativas legales correspondientes para la creación de una Compañía de Buses Urbanos, ya que esto proporcionará importante información que permita poner en marcha el proyecto de manera legal y organizada
- Tomar en consideración el estudio económico financiero realizado en la presente investigación, porque contiene ingresos, egresos, costos y utilidad que generará la Compañía de Buses Urbanos en el Cantón Valencia.
- Adquirir Unidades de Transporte Urbano nuevas, modernas y que contribuyan a disminuir el impacto ambiental en el Cantón Valencia.

CAPÍTULO VI

BIBLIOGRAFÍA

6.1. BIBLIOGRAFÍA

Alles Martha (2012). Diccionario de términos de recursos humanos. Editorial E-Book, primera edición, (p. 170).

Baca Urbina Gabriel (2010). EVALUACION DE PROYECTOS. EDITORIAL McGrawHill. (SEXTA ed.) (p. 150).

Dessler Gary & Varela Ricardo (2011). Administración de recursos humanos Enfoque Latinoamericano. Editorial Pearson. 5^{ta} Edición. p. 9.

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros del Ecuador (2003). LEY DE COMPAÑIAS. Editorial Juridica del Ecuador.

Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (2003). LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE. Editorial Juridica del Ecuador.

Graue Ana (2009). Fundamentos de economía. Editorial Pearson (p. 187).

Meza Orozco Jhonny De Jesús (2010). Evaluación Financiera de Proyectos. ECOE EDICIONES (p. 163).

Ramiro Antonio Zuluaga Giraldo. (2007). CREACIÓN CONSOLIDACIÓN DE EMPRESAS. ECOE EDICIONES. PRIMERA Edición (p. 120).

Sapag Chain, Nassir, & SAPAG CHAIN Reinaldo. (2007). Preparación y Evaluación de Proyectos. Editorial McGrawHill. (Quinta ed.) (p. 130).

6.2. LINKOGRAFÍA

López Abril Olga (2009). Qué significa el talento humano en una organización. Extraído el 23/02/2015 desde <http://www.tisoc.com/el-rincon-del-coach/talento-que-significa-el-talento-en-una-organizacion.php?3>

CAPÍTULO VII

ANEXOS



Universidad Técnica Estatal de Quevedo
Facultad de Ciencias Empresariales

Carrera Ingeniería de Administración Financiera

Encuesta

Objetivo: Recolectar información para la creación de una Compañía de Buses Urbanos en el Cantón Valencia, en el año 2014

Género:

Edad:

1. ¿Es usted residente del Cantón Valencia?

SI ☐ NO ☐

2. ¿En qué lugar del Cantón Valencia reside?

Parroquia La Nueva Unión ☐ Parroquia La Unión ☐

Dentro del Cantón ☐

3. ¿Utiliza usted servicio de transportación público?

SI ☐ NO ☐

4. ¿Qué medio de transporte usa en la actualidad?

Tricimotos ☐ Taxis ☐ Buses Interprovinciales ☐

5. ¿Cree usted que es necesaria la implementación de buses urbanos en el Cantón Valencia?

SI ☐ NO ☐

¿Por qué?:.....

6. Si existiera en el Cantón Buses Urbanos, usted utilizaría este medio para trasladarse a otros lugares dentro del Cantón

SI ☐ NO ☐

7. ¿Cuánto cree usted que pierde tiempo para movilizarse por la falta de buses urbanos?

Mucho ☐ Poco ☐ Casi Nada ☐

8. ¿Sí se implementa el servicio de buses urbanos en el Cantón Valencia, cuál de los siguientes puntos cree usted que debe brindar las unidades?

Rápida Movilización ☐ Cordialidad ☐ Respeto ☐
Comodidad ☐

9. ¿Cada cuánto tiempo cree usted que debería pasar el bus?

Cada 5 min ☐ Cada 10 min ☐ Cada 15 min ☐

10. ¿Cuánto estaría dispuesto usted a pagar por el servicio de buses urbanos?

\$ 0.25 ctvo. ☐ \$ 0.30 ctvo. ☐ \$0.35 ctvo. ☐ \$ 0.40 ctvo. ☐

11. ¿Cuál cree usted que debería ser la ruta que no puede faltar para que pase el bus?

.....

Gracias por su colaboración, que tenga un excelente día y Dios lo bendiga 🙌😊

AUTOBAHN



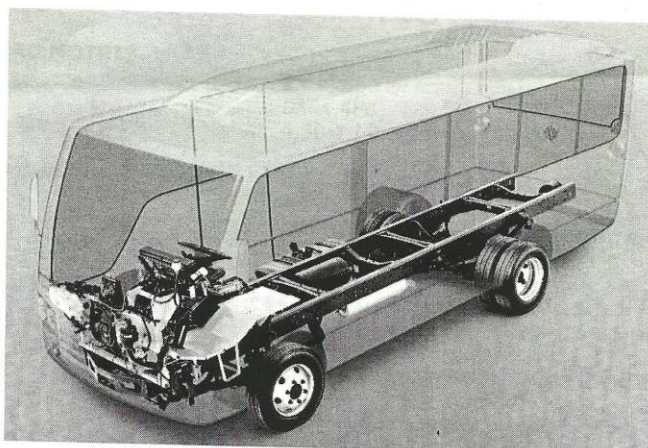
Guayaquil, 14 de Abril del 2.014

Señores
Cia. de Buses Urbanos RUT
La Mana

De mi consideración:

Autobahn distribuidor autorizado de la marca Camiones y Buses VOLKSWAGEN para el Ecuador pone a su consideración nuestra oferta del modelo Volksbus 9 150 OD, con las siguientes características técnicas:

MARCA:	VOLKSWAGEN
MODELO:	9 150 OD
TIPO:	BUS URBANO
MODELO:	2013



MOTOR

MARCA Y MODELO
NORMA DE EMISIONES
NO. DE CILINDROS / CILINDRADA (CM3)
POTENCIA NETA MÁX - CV (kW) @ RPM

MWM 4.10 TURBO INTERCOOLER
EURO II
4 CILINDROS EN LÍNEA / 4300
145 (107) @ 2600

AUTOBAHN
Av. De las Américas e Isidro Ayora
Telfs: 46 000150
Guayaquil- Ecuador

AUTOBAHN



TORQUE NETO MÁX - KGFM (NM) @ RPM
SISTEMA DE INYECCIÓN

51 (500) @ 1600
BOSCH-ROTATIVA - VP 14

TRANSMISION

MARCA Y MODELO	ZF S5-420
ACCIONAMIENTO	PALANCA EN EL SUELO
NO. DE MARCHAS	5 ADELANTE (SINCRONIZADAS) + 1 REVERSA
TRACCIÓN	4 X 2
EMBRAGUE	
TIPO	MONODISCO SECO, REVESTIMIENTO ORGÁNICO
MODELO	VALEO 906611
ACCIONAMIENTO	HIDRÁULICO, AUTO-AJUSTABLE, PUSH-TYPE
DIÁMETRO DEL DISCO	330

SUSPENSIÓN

EJE DELANTERO	
TIPO	VIGA "I" EN ACERO FORJADO
MARCA Y MODELO	MERITOR FC-845
EJE TRASERO MOTRIZ	
TIPO	EJE RÍGIDO EN ACERO ESTAMPADO
MARCA Y MODELO	DANA-480
RELACIÓN DE REDUCCIÓN	4,30:1 / 4,56:1(MECÁNICA)
SUSPENSIÓN DELANTERA	EJE RÍGIDO BALLESTAS SEMIELÍPTICAS CON AMORTIGUADORES HIDRÁULICOS, TELESCÓPICOS DE ACCIONAMIENTO DOBLE CON BARRA ESTABILIZADORA DE SERIE.
SUSPENSIÓN TRASERA:	EJE RÍGIDO MOTRIZ BALLESTAS PRINCIPALES SEMIELÍPTICAS DE ACCIÓN PROGRESIVA CON AMORTIGUADORES HIDRÁULICOS TELESCÓPICOS DE ACCIÓN DOBLE CON BARRA ESTABILIZADORA DE SERIE.
DIRECCION	
TIPO	HIDRÁULICA INTEGRAL CON BOLAS CIRCULANTES
MARCA Y MODELO	ZF 8090
RELACIÓN DE REDUCCIÓN	16,6:1 A 19,6:1

CHASIS

TIPO	ESCALERA, LARGUEROS RECTOS Y PERFIL "U"
MATERIAL	ACERO LNE 38
MÓDULO SECCIONAL (CM2)	108
RUEDAS Y NEUMÁTICOS	
LLANTAS DE LAS RUEDAS	6,0" x 17,5"

AUTOBAHN
Av. De las Américas e Isidro Ayora
Telfs: 46 000150
Guayaquil- Ecuador

AUTOBAHN



NEUMÁTICOS
TANQUE DE COMBUSTIBLE - PLÁSTICO

215 / 75 R 17,5
150 LITROS

FRENOS

FRENO DE SERVICIO
TIPO

NEUMÁTICO
TAMBOR CON ACCIONAMIENTO POR "S LEVA"
(DELANTERO Y TRASERO)

CIRCUITO
FRENO DE ESTACIONAMIENTO
ACTUACIÓN
ACCIONAMIENTO

DOBLE, INDEPENDIENTE, DEPÓSITO TRIPLE DE AIRE
CÁMARA ACUMULADA DE FUERZA ELÁSTICA
RUEDAS TRASERAS
VÁLVULA MODULADORA EN EL TABLERO DE INSTRUMENTOS
VÁLVULA TIPO MARIPOSA EN EL TUBO DE ESCAPE
ELECTRO NEUMÁTICO, TECLA EN EL TABLERO Y MANDO EN EL ACELERADOR / PEDAL DE EMBRAGUE

FRENO MOTOR
ACCIONAMIENTO

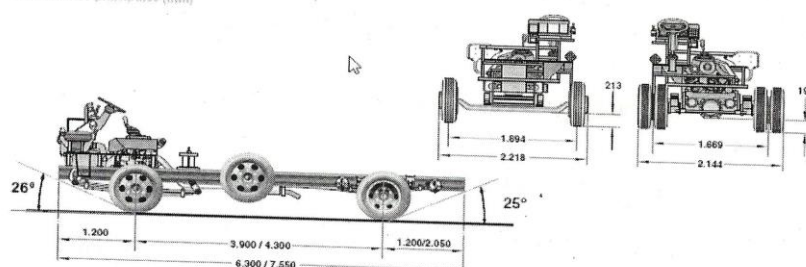
SISTEMA ELECTRICO

TENSIÓN NOMINAL
BATERÍA
ALTERNADOR

12V
12V-100AH
14V 90A

PESOS Y CAPACIDADES (KG)

Dimensiones principales (mm)



DISTANCIA ENTRE EJES

4.300

LARGO TOTAL

7.550

ANCHO MÁXIMA

2.144

PESO VACÍO

EJE DELANTERO

1.610

EJE TRASERO

940

TOTAL

2.550

CAPACIDAD TÉCNICA POR EJE

AUTOBAHN
Av. De las Américas e Isidro Ayora
Telfs: 46 000150
Guayaquil- Ecuador

AUTOBAHN



EJE DELANTERO	3.000
EJE TRASERO	5.150
TOTAL ADMISIBLE	8.150

ESPECIFICACIONES CARROCERIA

- **Capacidad :**
 - 36 pasajeros
- **Dimensiones:**
 - Ajustada a las características del chasis.
- **Estructura :**
 - Lateral y techo fabricado en perfiles de acero blando (Cold and Hot Rolled).
- **Forros exteriores:**
 - Láminas galvanizadas y fibra de vidrio reforzada.
- **Puertas:**
 - 2 de entrada / salida lado derecho.
- **Ventanas:**
 - Súper panorámica con vidrios de seguridad automotriz.
- **Sillas:**
 - Plásticas fijas (plan de distribución 2 x 2)
- **Interior:**
 - Plancha Alucobon térmico acusticas
- **Accesorios:**
 - Consolas.
 - Radio parlantes.
 - Protector para conductor
 - Claraboyas aireación.
 - Luces estándar.

AUTOBAHN
Av. De las Américas e Isidro Ayora
Telfs: 46 000150
Guayaquil- Ecuador

AUTOBAHN



- ☐ Espejos retrovisores.
- ☐ Pintura poliuretano.
- ☐ Bodega trasera

TERMINOS COMERCIALES

PRECIO UNITARIO:	\$80.490,00	PRECIO INCLUYE IVA
PLAZO DE ENTREGA:	DE ACUERDO A DISPONIBILIDAD	
VALIDEZ DE LA OFERTA:	30 DÍAS	
GARANTÍA:	UN AÑO SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE	

Seguros que nuestra propuesta será beneficiosa para Ud. me es grato suscribir.

Atentamente,

Antonio Gonzalez R.
Asesor Cuentas Especiales
Camiones Y Buses

Av. de las Americas e Isidro Ayora.
Guayaquil - Ecuador
PBX: + 593 4 6000150
Telf: +593 4 6000150 ext 4016
Cell:
agonzalez@autobahn.com.ec



AUTOBAHN
Av. De las Américas e Isidro Ayora
Telfs: 46 000150
Guayaquil- Ecuador