



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN
EMPRESARIAL

Proyecto de investigación previo a
la obtención del título de
Ingeniero en Gestión Empresarial.

Título del Proyecto de Investigación:

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE
TRANSPORTE DIRIGIDO A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD
TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO, AÑO 2015”**

Autora:

Gabriela Fernanda Arroyo Zambrano.

Director de proyecto de investigación:

Ing. Edgar Javier Muñoz Murillo MGE.

Quevedo - Ecuador.

2015

DECLARACIÓN DE AUTORIA Y CESIÓN DE DERECHOS

Yo, **Gabriela Fernanda Arroyo Zambrano**, declaro que el trabajo que aquí describo es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; 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 normatividad institucional vigente.

f. _____

Gabriela Fernanda Arroyo Zambrano

CERTIFICACIÓN DE CULMINACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

El suscrito, **Ing. Edgar Javier Muñoz Murillo MGE**, Docente de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, certifica que la estudiante **Gabriela Fernanda Arroyo Zambrano**, realizó el Proyecto de Investigación de grado titulado **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DIRIGIDO A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO, AÑO 2015”**, bajo mi dirección, habiendo cumplido con las disposiciones reglamentarias establecidas para el efecto.

.....

Ing. Edgar Javier Muñoz Murillo MGE.

DIRECTOR DE PROYECTO DE INVESTIGACION

Certificación del reporte de la herramienta de prevención de coincidencia y/o plagio académico



Universidad Técnica Estatal Quevedo
Campus Universitario "Manuel Haz Álvarez"
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN EMPRESARIAL



MEMORÁNDUM. TITULACIÓN. Nº: 04

Para: Lcdo. Edgar Pastrano Quintana; M.Sc.
DECANO FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

De: Ing. Edgar Muñoz Murillo; MGE
DIRECTOR DE TESIS

Asunto: Informe de Dirección de Proyecto de Investigación

Fecha: 29 octubre del 2015

Mediante la presente cumpla en presentar a usted, el informe final del Proyecto de Investigación cuyo tema es "ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DIRIGIDO A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO, AÑO 2015", presentado por la señorita GABRIELA FERNANDA ARROYO ZAMBRANO, egresada de la carrera de Ingeniería en Gestión Empresarial, que fue revisado bajo mi dirección según lo asignado en la Resolución **Segunda** adoptada en la Comisión Académica de la Facultad de Ciencias Empresariales de sesión **ordinaria** celebrada el 26 Junio del 2015, toda vez que se ha desarrollado de acuerdo al Reglamento General de Graduación de Pregrado de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo y cumple con el requerimiento de análisis de URKUND el cual avala los niveles de originalidad y de similitud del 4 %, al trabajo investigativo.



Valido este documento para que el comité académico de la carrera siga con los trámites pertinentes, de acuerdo a lo que establece el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

Por su atención deseo significar mis agradecimientos

Cordialmente,

ING. EDGAR MUÑOZ MURILLO; MGE
DIRECTOR DE TESIS

Adjunto: Anillado de Tesis



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN
EMPRESARIAL

Tema de proyecto de investigación:

“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DIRIGIDO A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO, AÑO 2015.”

Presentado al Consejo Académico de la F.C.E como requisito previo a la obtención del título de Ingeniero en Gestión Empresarial.

Tribunal de proyecto de investigación:

YEPEZ YANEZ ANGEL BOLIVAR, LIC., M.Sc

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

ING. CARREÑO RODRIGUEZ WASHINGTON M.Sc

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

ING. MURILLO LIMONEZ KARINA, M.Sc

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

QUEVEDO – ECUADOR

2015

AGRADECIMIENTO

A Dios principalmente por ser mi guía espiritual en todo momento de mi vida.

A mi prestigiosa Universidad Técnica Estatal de Quevedo, por permitirme ser parte de ella y formarme para llegar a ser una profesional.

A mi profesor de tesis Ing. Edgar Muñoz Murillo MGE por su comprensión, ayuda y tiempo.

A mis padres que son mi mayor fortaleza y son quienes me enseñaron valores y me brindaron su apoyo incondicional para poder culminar mi carrera universitaria.

A todos los profesores que durante mi vida universitaria, con sus conocimientos me permitieron finalizar esta etapa tan importante en mi vida.

DEDICATORIA

La presente investigación realizada con mucho esfuerzo, dedicación y tiempo va dedicado primeramente a Dios por haberme dado la salud y fuerza para día a día lograr mis metas propuestas, a mis padres en especial a mi madre que fue quien me guió y me brindó su apoyo de manera incondicional y a todas y cada una de esas personas que han contribuido de una u otra manera para la realización del mismo.

A mi familia y amigos por brindarme su amistad sincera y estar conmigo en los momentos más importantes e incentivarme a continuar aun cuando se presentaron obstáculos, y a todos los docentes que durante todo este tiempo brindaron lo mejor para ser de sus estudiantes unos excelentes profesionales.

Resumen y palabras claves

El presente trabajo de investigación se realizó en el cantón Quevedo, Provincia de Los Ríos, teniendo como objetivo general Determinar un Estudio de Factibilidad para la creación de una empresa de transporte dirigido a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, ya que no existe este tipo de servicio en dicha Universidad.

Este proyecto de investigación se lo planteo con la finalidad de cubrir una demanda insatisfecha y tratar de mejorar la calidad de vida de los estudiantes, para que ya no se expongan al peligro en los diferentes tipos de transporte que existen en el cantón y también se generan fuentes de trabajo.

Los resultados que se obtuvieron a través de las encuestas realizadas a 366 estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, se pudo determinar respuestas relevantes de aceptación para la realización de este proyecto investigativo.

Se logró determinar la factibilidad para la puesta en marcha de la creación de la empresa de transporte en el cantón Quevedo, debido al interés que tienen los estudiantes de esta Universidad por este tipo de servicio.

El presupuesto para la realización de este proyecto es de \$ 447.547,30 dólares, los cuales serán financiados de la siguiente manera, préstamo a entidad bancaria de \$ 324.644,00 dólares y la diferencia será capital propio de cada uno de los socios de esta empresa.

El presente estudio realizado permite concluir que el proyecto es viable; se ha logrado identificar el nivel de aceptación de los estudiantes y la recuperación de las inversiones y costos. Se lograron establecer los parámetros legales, financieros y técnicos que se deben considerar para la implementación de esta empresa de transporte.

Palabras claves

Factibilidad, Estudio de Mercado, Estudio Técnico, Estudio Financiero, Estudio Económico.

Abstract and keywords

This research was conducted in the canton Quevedo. Los Rios province, with the overall goal Determine a feasibility study for the creation of a transport company aimed at students of the State Technical University of Quevedo, as there is this type of service at the university.

This research project will approach it in order to meet unfulfilled demand and strive to improve the quality of life of students, to no longer be exposed to danger in the different types of transportation that exist in the canton , also it generated jobs.

The results obtained through the surveys of 366 students from the State Technical University of Quevedo, relevant answers could determine acceptance for conducting this research project.

It was possible to determine the feasibility of the implementation of the creation of the carrier in the canton Quevedo, due to the interest of the students of this University for this type of service

The budget for this project is \$ 447,547.30 US dollars, which will be financed as follows, bank loan of \$ 324,644.00 US dollars and the difference will be equity of each of the partners of this company.

This study supports the conclusion that the project is viable; it has identified the level of acceptance of the students and the recovery of investments and costs. They managed to establish the legal and technical to be considered for the implementation of this carrier parameters financial.

Keywords

Feasibility, Market Study, Technical Study, Financial Study, Economic Study.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
Portada.....	i
Declaración de auditoría y cesión de derechos.....	ii
Certificación del Director de Tesis.....	iii
Certificado del Reporte de la Herramienta de Prevención de Coincidencia.....	iv
Aprobación del Tribunal	v
Agradecimiento.....	vi
Dedicatoria.....	vii
Resumen Ejecutivo y Palabras Claves.....	viii
Abstract.....	ix
Índice.....	x
Índice de Cuadros.....	xiv
Índice de Tablas.....	xv
Índice de Gráficos.....	xv
Código Dublín.....	xvi
Introducción.....	1
CAPITULO I CONTEXTUALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	3
1.1 Problema de investigación.....	4
1.1.1 Planteamiento del problema.....	4
1.1.2 Formulación del problema.....	5
1.1.3 Sistematización del problema.....	5
1.2 Objetivos.....	5
1.2.1 Objetivo General.....	5
1.2.2 Objetivos Específicos.....	5
1.3 Justificación.....	6
CAPÍTULO II FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DE LA INVESTIGACIÓN.....	7
2.1 Marco conceptual.....	8
2.1.1 Estudio de factibilidad.....	8
2.1.2 Proyecto.....	8
2.1.3 Estudio de mercado.....	8
2.1.4 Objetivos.....	9
2.1.5 Producto.....	9

2.1.6	Cliente.	10
2.1.7	Análisis de la demanda.	10
2.1.8	La proyección de la demanda.	11
2.1.9	Oferta.	11
2.1.10	Precio.	12
2.1.11	La distribución.	12
2.1.12	Canales de distribución.	12
2.1.13	Estudio técnico.	13
2.1.14	Tamaño del proyecto.	13
2.1.15	Localización.	14
2.1.16	Macro localización.	14
2.1.17	Micro localización.	15
2.1.18	Ingeniería.	15
2.1.19	El proceso de producción.	15
2.1.20	Tecnología de producción.	16
2.1.21	Selección de maquinaria y equipo.	16
2.1.22	Selección de materia prima.	16
2.1.23	Estudio económico.	17
2.1.24	Inversión inicial.	17
2.1.25	Inversión fija.	18
2.1.26	Diferida.	18
2.1.27	Financiamiento.	19
2.1.28	Costos de administración.	19
2.1.29	Costos de Producción.	19
2.1.30	Costos de ventas.	20
2.1.31	Costos financieros.	21
2.1.32	Capital de trabajo.	21
2.1.33	Punto de equilibrio	21
2.1.34	Estado de resultados.	22
2.1.35	Flujo de caja.	22
2.1.36	Evaluación financiera.	22
2.1.37	Métodos de evaluación que toman en cuenta el valor del dinero.	23
2.1.38	Valor presente neto (VPN).	23
2.1.39	Tasa interna de retorno (T.I.R).	23

2.1.40	Relación beneficio – costo, (B/C).	24
2.1.41	Recuperación de capital.	24
2.2	Marco referencial.	24
2.2.1	Proyectos.	24
2.2.2	Estudio de mercado.	25
2.2.3	Estudio técnico.	27
2.2.4	Estudio económico.	29
2.2.5	Evaluación financiera.	32
CAPÍTULO III METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION.		34
3.1	Localización.	35
3.2	Tipo de investigación.	35
3.2.1	Investigación exploratoria.	35
3.2.2	Investigación diagnóstica.	35
3.2.3	Investigación de campo.	35
3.3	Métodos de investigación.	35
3.3.1	Método de observación.	36
3.3.2	Método inductivo.	36
3.3.3	Método deductivo.	36
3.3.4	Método analítico.	36
3.3.5	Método de síntesis.	36
3.4	Fuentes de recopilación de información.	36
3.4.1	Fuentes primarias.	37
3.4.2	Fuentes secundarias.	37
3.5	Diseño de la investigación.	37
3.6	Instrumentos de investigación.	37
3.7	Tratamiento de los datos.	38
3.8	Recursos humanos y materiales.	38
3.8.1	Población y Muestra.	38
CAPITULO IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN		40
4.1	Resultados del Estudio de Mercado.	41
4.2	Definición del servicio.	53
4.3	Determinación de la demanda actual y futura.	53
4.3.1	Análisis de la oferta.	55
4.3.2	Determinación de la oferta actual y futura.	55

4.3.3	Análisis de precios.....	57
4.4	Estudio Técnico.	58
4.4.1	Localización.	58
4.4.2	Mantenimiento de las busetas.....	60
4.4.3	Los aspectos más fundamentales.....	61
4.4.4	Monetario.	61
4.4.5	Organigrama.....	61
4.5	Estudio Económico y Financiero.....	62
4.5.1	Inversión de Activos fijos.....	62
4.5.2	Total de inversión.....	64
4.5.3	Ingresos.	68
4.5.4	Identificación de costo.....	69
4.5.5	Estados de pérdidas y ganancias.	74
4.5.6	Flujo neto.....	75
4.5.7	Métodos para determinar la Rentabilidad.	75
4.6	Discusión.	79
	CAPITULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	80
5.1	Conclusiones.....	81
5.2	Recomendaciones.	82
	CAPITULO VI BIBLIOGRAFÍA.....	83
6.1	Literatura citada.	84
	CAPITULO VII ANEXOS	86
7.1	Anexos 1	87

ÍNDICE DE TABLAS.

N.- 1 Transporte para movilizarse	41
N.- 2 Empresa ofrezca el servicio.....	42
N.- 3 Vehículo propio para movilizarse	43
N.- 4 Necesidad de servicio de transporte	44
N.- 5 Como pagar por el servicio	45
N.- 6 Horario de estudio	46
N.- 7 En que sector vive	47
N.- 8 Utilizar el servicio	48
N.- 9 horario buses urbanos.....	49
N.- 10 Transporte intercantonal - interparroquial.....	50
N.- 11 Afecta jornada de estudio	51
N.- 12 Precios Servicio.....	52
N.- 13 Demanda actual	53
N.- 14 Proyección de la demanda del servicio de transporte escolar hasta el 2019	54
N.- 15 Oferta actual	55
N.- 16 Proyección de la oferta del servicio de transporte escolar hasta el 2019	56
N.- 17 Demanda Insatisfecha= Demanda Proyectada – Oferta Proyectada	57
N.- 18 Precios mínimos mensuales del servicio	57
N.- 19 Busetas escolar	62
N.- 20 Equipo de cómputo y oficina que va a tener la empresa	62
N.- 21 Muebles y enseres	63
N.- 22 Activos fijos intangibles.....	63
N.- 23 Total de inversión en activos.....	63
N.- 24 Capital de trabajo.....	64
N.- 25 Total de inversión.....	64
N.- 26 Fuentes de financiamientos.	65
N.- 27 Amortización de una deuda bancaria anual del estudio de factibilidad	65
N.- 28 Depreciación de activos fijos (en dólares)	67
N.- 29 Ingresos	68
N.- 30 Ingresos proyectados	68
N.- 31 Identificación de costos	69

N.- 32 Prestaciones para el primer año.....	70
N.- 33 Materiales de aseo	71
N.- 34 Servicio básico (agua y energía)	71
N.- 35 Mantenimiento y reparación.....	71
N.- 36 Costo de mano de obra directa	71
N.- 37 Presupuesto de costo de producción.....	72
N.- 38 Costo total de operaciones.....	72
N.- 39 Gasto de administración	72
N.- 40 Total de gasto de administración.....	73
N.- 41 Costo total de operaciones + depreciación	73
N.- 42 Egresos	73
N.- 43 Estados de pérdidas y ganancias	74
N.- 44 Flujos de fondo netos	75
N.- 45 Relación Beneficio - Costo	77

ÍNDICE DE GRÁFICOS.

N.- 1 Transporte para movilizarse	41
N.- 2 Empresa ofrezca el servicio.....	42
N.- 3 Vehículo propio para movilizarse	43
N.- 4 Necesidad de servicio de transporte	44
N.- 5 Como pagar por el servicio	45
N.- 6 Horario de estudio	46
N.- 7 En que sector vive	47
N.- 8 Utilizar el servicio	48
N.- 9 Transporte dentro de la ciudad	49
N.- 10 Transporte fuera de la ciudad	50
N.- 11 Afecta jornada de estudio	51
N.- 12 Precios Servicio	52
N.- 13 Mapa del Ecuador.....	58
N.- 14 Mapa de la Provincia de Los Ríos.....	59
N.- 15 Mapa de la ciudad de Quevedo	59
N.- 16 Localización de la empresa	60
N.- 17 Organigrama estructural	61

Código Dublin

Título:	Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte dirigido a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, año 2015.				
Autor:	<u>Arroyo Zambrano, Gabriela Fernanda</u>				
Palabras Clave:	Factibilidad	Estudio mercado	Estudio Técnico	Estudio financiero	Estudio Económico
Fecha de publicación:					
Editorial:	Facultad de Ciencias empresariales Carrera de Gestión Empresarial				
Resumen:	<p>Resumen.- El presente trabajo de investigación se realizó en el cantón Quevedo, provincia de Los Ríos, teniendo como objetivo general Determinar un estudio de Factibilidad para la creación de una empresa de transporte dirigido a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, ya que no existe este tipo de servicio en dicha Universidad. Este proyecto de investigación se lo planteo con la finalidad de cubrir una demanda insatisfecha y tratar de mejorar la calidad de vida de los estudiantes, para que ya no se expongan a peligroso en los diferentes tipos de transporte que existen en el cantón, también se genera fuentes de trabajo.</p> <p>Los resultados que se obtuvieron a través de las encuestas realizadas a 366 estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, se pudo determinar respuestas relevantes de aceptación para la realización de este proyecto investigativo.</p> <p>Se logró determinar la factibilidad para la puesta en marcha de la creación de la empresa de transporte en el cantón Quevedo, debido al interés que tienen los estudiantes de esta Universidad por este tipo de servicio.</p> <p>El presupuesto para la realización de este proyecto es de \$ 447.547,30 dólares, los cuales serán financiados de la siguiente manera, préstamo a</p>				

	<p>entidad bancaria de \$ 324.644,00 dólares y la diferencia será capital propio de cada uno de los socios de esta empresa.</p> <p>El presente estudio realizado permite concluir que el proyecto es viable; se ha logrado identificar el nivel de aceptación de los estudiantes y la recuperación de las inversiones y costos. Se lograron establecer los parámetros legales, financieros y técnicos que se deben considerar para la implementación de esta empresa de transporte.</p> <p>Abstract.- This research was conducted in the canton Quevedo. Los Rios province, with the overall goal Determine a feasibility study for the creation of a transport company aimed at students of the State Technical University of Quevedo, as there is this type of service at the university. This research project will approach it in order to meet unfulfilled demand and strive to improve the quality of life of students, to no longer be exposed to danger in the different types of transportation that exist in the canton , also it generated jobs.</p> <p>The results obtained through the surveys of 366 students from the State Technical University of Quevedo, relevant answers could determine acceptance for conducting this research project.</p> <p>It was possible to determine the feasibility of the implementation of the creation of the carrier in the canton Quevedo, due to the interest of the students of this University for this type of service</p> <p>The budget for this project is \$ 447,547.30 US dollars, which will be financed as follows, bank loan of \$ 324,644.00 US dollars and the difference will be equity of each of the partners of this company.</p> <p>This study supports the conclusion that the project is viable; it has identified the level of acceptance of the students and the recovery of investments and costs. They managed to establish the legal and technical to be considered for the implementation of this carrier parameters financial.</p>
Descripción:	108 Hojas: dimensiones, 29 x 21 cm + CD-ROM 6162
URI:	<u>(en blanco hasta cuando se dispongan los repositorios)</u>

Introducción

Con la creación de este nuevo proyecto de investigación se pretende cubrir una necesidad existente que tienen los alumnos de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, ya que no todos cuentan con vehículos propios para trasladarse al campus universitario, así también se estaría brindando un mejor servicio a los estudiantes ya que no estarían expuestos a robos, asaltos y cualquier tipo de peligro, la falta de transporte privado que sea seguro afecta el rendimiento estudiantil que podamos tener dado que en muchas ocasiones tienen que abandonar los salones de clases por la falta de transporte urbano en horas de la noche.

Desde el inicio de la vida el transporte y la movilidad han sido factores fundamentales para el ser humano, lo necesita para desarrollar sus actividades diarias, el transporte estudiantil soluciona un alto grado de responsabilidad y puntualidad en los estudiantes, y es utilizado mayoritariamente por los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo; a su vez se estaría creando fuentes de trabajo para la sociedad ya que se abrirían vacantes para choferes profesionales, por lo cual se contribuiría al desarrollo económico del país.

El presente trabajo investigativo tiene como finalidad establecer un estudio de factibilidad sobre la creación de una empresa de transporte estudiantil dirigido a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, que brinde sus servicios a la comunidad universitaria a través de un estudio de mercado que demuestre las necesidades insatisfechas sobre la demanda, diseño de la organización de acuerdo a las características de la empresa, un estudio técnico sobre el proceso operativo, y un estudio económico y financiero para analizar la viabilidad de creación de la empresa, se aplicará la metodología basada en métodos, técnicas, tipos de investigación y de acuerdo a los objetivos planteados en el proyecto, se realizarán encuestas que permitan obtener información suficiente para ser procesada y analizada para llegar a las conclusiones y recomendaciones sobre la implementación de la empresa.

La empresa de transporte deberá regirse a las ordenanzas emitidas por la ANT y adoptar las medidas necesarias para asegurar y garantizar el servicio escolar e institucional, ya que las empresas de transporte tienen que contar con unidades en óptimas condiciones que garanticen la seguridad y confortabilidad del pasajero, deberá constar de un seguro de accidentes en caso de presentarse un siniestro, para cada uno de los pasajeros a bordo y en caso de daños a terceros de igual manera lo cual cubra los montos establecidos de acuerdo a cada caso en particular.

En la actualidad en la población del Cantón Quevedo no existe ninguna empresa que oferte este tipo de servicio para los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, al contrario el transporte que utilizan los señores estudiantes es el transporte informal el cual no les garantiza ninguna seguridad o estabilidad ya que estos vehículos son detenidos a diario por los miembros de la CTE por ser denominados como transporte ilegal, y el transporte público que es utilizado por los estudiantes que viven dentro de la ciudad.

El objetivo principal de este proyecto será satisfacer las necesidades, brindando un servicio de calidad para de esta manera lograr la fidelidad del cliente y en lo posterior se podría implementar este tipo de servicio para los docentes que viven fuera de la ciudad y no cuentan con transporte propio ya que ellos también son expuestos a peligros en las vías a altas horas de la noche.

CAPITULO I

CONTEXTUALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Problema de investigación.

1.1.1 Planteamiento del problema.

La movilización hasta el campus universitario, presenta dificultades para los estudiantes; la escasa disponibilidad y el pésimo servicio de buses y taxis, los frecuentes asaltos en horas de la noche, especialmente a los que viven en ciudades cercanas como Buena Fe, El Empalme, San Carlos, Valencia, La Maná, Los Ángeles, Patricia Pilar, se ha convertido en una seria dificultad para la comunidad universitaria; todos estos factores negativos crean la necesidad de brindar un servicio de transporte dirigido para la UTEQ.

En su mayoría los estudiantes de la UTEQ vive a las afueras de la ciudad o en los cantones aledaños lo cual es un verdadero problema al momento de movilizarse hacia el campus universitario ya que los buses en horas pico pasan llenos y esto genera pérdida de tiempo hasta llegar a la universidad y a la hora del regreso ya no hay transporte para movilizarse hacia los lugares más lejanos, lo que expone a los estudiantes a un constante riesgo de robos, asaltos o agresiones, al no ofertar este tipo de servicio a la comunidad estudiantil los riesgos físicos seguirán siendo parte de la vida cotidiana de los universitarios.

Diagnóstico.

Causa

- Problema que tienen los estudiantes de la UTEQ para movilizarse desde y hasta el campus universitario “Manuel Haz Álvarez”
- Impuntualidad a la hora de ingreso a clases
- Peligro a los que están expuestos los alumnos

Efectos

- Progresivo nivel de insatisfacción de la comunidad universitaria con el servicio de transporte en buses y taxis
- Bajo rendimiento académico
- Incertidumbre al movilizarse desde y hacia el campus universitario de la UTEQ.

Pronóstico.

- Creciente nivel de deserción de estudiantes a causa de la inseguridad e insatisfacción en la comunidad universitaria de la UTEQ
- Bajo porcentaje de alumnos graduados
- Aumento de índice delincencial

1.1.2 Formulación del problema.

¿Cuál sería el servicio de transporte adecuado para los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo?

1.1.3 Sistematización del problema.

¿Cómo un estudio de factibilidad ayuda a la creación de una empresa de transporte escolar dirigido a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo?

¿El diseño del estudio técnico determinará el tamaño y la ingeniería del proyecto?

¿De qué forma se determinará la rentabilidad y la viabilidad del proyecto?

1.2 Objetivos.

1.2.1 Objetivo General.

Elaborar un estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte dirigido a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal De Quevedo.

1.2.2 Objetivos Específicos.

1.- Determinar la demanda insatisfecha del servicio de transporte estudiantil mediante un estudio de mercado

2.- Diseñar el estudio técnico sobre el tamaño y la ingeniería del proyecto

3.- Determinar la rentabilidad y la viabilidad del proyecto a través de la evaluación financiera.

1.3 Justificación.

Este proyecto se lo crea para los estudiantes universitarios porque hay una necesidad existente y una demanda insatisfecha, debido a que se quejan por el tipo de servicio que prestan los buses o taxis de la ciudad ya que no les brindan la seguridad necesaria y a ciertas horas de la noche ya no se encuentra transporte para viajar a las afueras de la ciudad, lo cual es un problema para los estudiantes también existe un alto índice de robos y asaltos en las diferentes rutas de transporte, lo que genera inseguridad en los alumnos al coger este tipo de transporte.

Esta investigación sirve para brindarles seguridad a los estudiantes ya que la mayoría de ellos viven a las afueras de la ciudad o en otros cantones aledaños por lo cual el tema del transporte es un verdadero problema que existe todos los días tanto a la hora de trasladarse al campus universitario como a la hora de regresar a sus lugares de residencia ya que a la hora de sus traslado son horas pico y los buses pasan llenos lo cual genera impuntualidad en los estudiantes al ingreso a los salones de clases y al regreso en cambio ya no hay transporte para los diferentes cantones por lo cual tienen que hacer uso de los taxis o de busetas ilegales.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Marco conceptual.

2.1.1 Estudio de factibilidad.

Según (Velez, 2010) explica que la idea de un proyecto debe ser elaborado en un estudio detallado, en esta etapa no se puede pensar en la formulación de un estudio de factibilidad técnico económico que permita tomar una decisión definitiva respecto al proyecto, debido a su alto costo y a la gran cantidad de tiempo que consume, es por esto que antes de asignar recursos para un estudio de factibilidad se debe hacer una evaluación preliminar de la idea de un proyecto.

2.1.2 Proyecto.

Según (Padilla, 2011) indica que la definición del proyecto nos permite conocer aspectos de la alternativa de solución al problema planteado, como la organización que lo ejecutará los aportes que traería y el tipo de bienes o servicios que se ofrecerán.

Según (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010) indica que proyecto es un plan que si se le asigna una determinada cantidad de dinero y se le proporciona los insumos y materias primas de varios tipos se puede obtener un bien o servicio útil al ser humano y la sociedad, como pueden ser: educación, alimentación, salud, etc; tiene como objeto conocer su rentabilidad económica y social.

Relata (Jairo Dario Murcia Murcia, 2011). En términos generales, formular un proyecto de inversión significa definir y trabajar una serie de variables relacionadas directa o indirectamente con los ingresos y los egresos asociados a él durante el horizonte de vida que le haya establecido el proyectista.

2.1.3 Estudio de mercado.

Dice (Berghe, Gestión y Gerencia Empresariales aplicadas al siglo XXI, 2010). El grupo encargado del área de mercados, realiza actividades internas que conciernen a todos los demás grupos y externas que interesan al medio en que se desarrollará la empresa.

Según (Chain N. S., Proyectos de Inversión formulación y evaluación, 2011) demuestra que se logra el éxito inicial de un proyecto cuando se tiene identificado el mercado potencial que se va atender, la existencia de clientes potenciales que estarían dispuestos a pagar por la compra de los bienes o servicios que se van a vender, se debe contar con clientela propia que permita generar los ingresos que cubran sus costos y gastos operacionales generando un punto de equilibrio en su iniciación y una utilidad operativa, es importante tener en cuenta que una empresa produce para vender.

Según (Padilla, 2011) demuestra que el mercado se entiende que es el punto de partida de la presentación de un proyecto, recopila y analiza los antecedentes de la población para ver si conviene producir para cubrir una necesidad, también sirve para determinar los análisis técnicos, financieros y económicos dentro de ello abarca variables económicas y sociales.

2.1.4 Objetivos.

Según (Padilla, 2011). El estudio de mercado de un proyecto persigue los siguientes objetivos:

- Verificar que existe un mercado insatisfecho y que es viable, desde el punto de vista operativo, introducir en ese mercado el producto objeto de estudio.
- Demostrar que tecnológicamente es posible producirlo, una vez que se verifico que no existe impedimento alguno en el abastecimiento de todos los insumos necesarios para su producción
- Demostrar que es económicamente rentable llevar a cabo su realización.

Explica (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010) que los objetivos del estudio de mercado deben determinar la oferta y la demanda, el precio y comercialización, se debe comprobar que existe una demanda insatisfecha en el mercado por lo que es necesario cubrir una necesidad.

2.1.5 Producto.

Según (Arturo Morales Castro, 2010) indica que un producto es cualquier cosa que se puede ofrecer a un mercado o a los consumidores para satisfacer una necesidad existente, los

productos pueden ser bienes o servicios, tangibles o intangibles, ya que se puede ofrecer servicios profesionales o bienes físicos, etc.

Según (Alarcón, 2014) indica que un producto debe ser practico para que ofrezca a los consumidores una experiencia diferente que pueda satisfacer todas las necesidades existentes.

Según (Padilla, 2011). Es la concretización del bien, cualquier cosa que pueda ofrecerse para satisfacer una necesidad o deseo. Abarca objetivos físicos, servicios, personas, lugares, organizaciones e ideas.

2.1.6 Cliente.

Según (Uribe J. A., 2012). Es el conjunto de consumidores potenciales y reales de los bienes o servicios que serán ofrecidos por la empresa.

Según (Padilla, 2011). El cliente es el componente fundamental del mercado. Se le denomina “mercado meta”, ya que será el consumidor del producto o servicio que se ofrecerá con el proyecto, constituyéndose en su forma de ser.

Según (CLOW, 2010). Otro ingrediente del examen del mercado objetivo es la realización de análisis a fondo de los clientes. Deben estudiarse tres tipos de clientes:

- Clientes actuales
- Clientes de la competencia
- Nuevos clientes potenciales.

2.1.7 Análisis de la demanda.

Según (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010) demuestra que se emplean herramientas de investigación de mercado para lograr determinar la demanda, la cual se entiende que es la cantidad de determinado bien o servicio que se requiere contratar en un mercado insatisfecho.

Según (Chain N. S., 2009) demuestra que todos los consumidores logran una satisfacción por medio del consumo de bienes o servicios, las preferencias que tengan los clientes sobre los productos o servicios que ofrece el mercado se reflejan en su demanda.

Según (Miranda, 2012) El estudio cubre no solamente la demanda actual, sino también los pronósticos de consumo que se pueden estimar, con base a los datos del pasado y de otras herramientas cuantitativas y cualitativas que pueden aportar nuevas luces al respecto.

2.1.8 La proyección de la demanda.

Según (Uribe J. A., 2012) explica que una vez que se conoce la demanda potencial se podrá determinar y proyectar la demanda insatisfecha, utilizando diferentes métodos de regresión, se debe organizar y clasificar la demanda por medio de la segmentación del mercado.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). Un elemento importante en el estudio de mercado es la proyección de la demanda, esto es, la que prevalecerá en algún periodo futuro de determinado producto. La principal es la utilidad del pronóstico de la demanda es conocer el probable nivel de ventas en esos periodos, lo cual permite estimar los ingresos en ello.

2.1.9 Oferta.

Según (Uribe J. A., 2012) dice que oferta es la relación que existe entre el precio de un servicio o producto y las cantidades que se desea ofrecer al mercado, la oferta nos muestra el comportamiento de los productores, si los precios son muy bajos no se alcanzaría a cubrir los gastos y se podría llegar a un nivel de pérdida y por el contrario si los precios van en aumento los productores van a empezar a producir.

Según (Miranda, 2012). Se puede concebir como la actual capacidad disponible para organizaciones públicas o privadas que ejercen por delegación o contrato funciones públicas como la cámara de comercio, para entregar a la comunidad en condiciones de calidad aceptables, un determinado bien o servicio.

2.1.10 Precio.

Según (Uribe J. A., 2012) indica que el precio dependerá de la demanda de mercado, cuanto mayor es el precio de un artículo, el comprador estaría dispuesto a comprar en menor cantidad y por lo contrario si el precio es más bajo, el consumidor estará en condiciones de comprar más.

Dice (González, 2010). El precio de un nuevo producto es importante porque en últimas determina si éste es adquirido o no, independientemente de los valores agregados que proporcione, ya que se trata de un problema de beneficio - valor, es decir, de la cantidad de dinero que las personas están dispuestas a pagar para obtener lo ofrecido.

Según (Torres, 2010) indica que precio se considera el importe que debe cubrirse por una unidad de concepto terminado, se integra con los costos directos correspondientes al concepto de trabajo, los costos indirectos, los costos por financiamiento.

2.1.11 La distribución.

Según (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010) demuestra que al realizar la etapa de prefactibilidad en la evaluación de un proyecto muchos investigadores simplemente informan en el estudio que la empresa podrá vender directamente el producto al público o al consumidor.

Dice (Padilla, 2011). Distribución es la transferencia de un bien o servicio del productor al consumidor o usuario industrial. Las decisiones sobre el canal de distribución o comercialización se encuentran entre las más importantes que debe tomar la administración, pues afectan de manera directa todas las demás decisiones de mercadotecnia.

2.1.12 Canales de distribución.

Según (Uribe J. A., 2012) indica que los canales de distribución están formados por un conjunto de intermediarios que hacen llegar los productos o servicios desde el productor al usuario final.

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010) nos demuestra que en lo referente a la comercialización se tiene que estudiar el sistema de almacenamiento, transporte, canales de distribución, calidad en el servicio, comisiones, descuentos, etc.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). Un canal de marketing realiza la labor de llevar los bienes de los productores a los consumidores, superando las brechas de tiempo, plaza y posesión que separan los bienes y servicios de quienes los necesitan o los desean.

2.1.13 Estudio técnico.

Según (Herrera J. E., 2010) dice que los objetivos del estudio técnico es determinar la posibilidad de fabricación del producto o servicio, analizar tamaño óptimo, localización, determinar equipos, instalaciones y la organización necesaria para la ejecución.

Según (Uribe J. A., 2012) define que el estudio técnico es la forma correcta de producir un bien o servicio utilizando los recursos que se dispongan, se debe tener en claro algunos de estos cuestionamientos en este estudio: donde, cuando, cuánto, cómo y con qué se va a producir lo cual permite definir el tamaño, localización, equipos e instalaciones.

Según (Chain N. S., Proyectos de Inversión formulación y evaluación, 2011) indica si el proyecto es físicamente posible llevarlo a efecto, en este estudio se calcula los costos, inversiones, beneficios derivados de la ingeniería del proyecto, el proceso permitirá determinar los requerimientos de obras físicas, maquinarias, equipos, recursos humanos y materiales.

2.1.14 Tamaño del proyecto.

Según (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010) Además de definir el tamaño de un proyecto de la manera descrita, en otro tipo de aplicaciones existen diferentes indicadores indirectos, como el monto de la inversión, el monto de la ocupación efectiva de mano de obra, o algún otro de sus efectos sobre economía.

Según (Padilla, 2011) Se define como capacidad de producción al volumen o número de unidades que se puede producir en un día, mes o año, dependiendo del tipo de proyecto que se está formulando.

Según (Jairo Dario Murcia Murcia, 2011). El tamaño se refiere básicamente a la capacidad de producción que el proyecto va a tener durante cada uno de los años de horizonte de vida que el proyectista le ha definido. Y esta capacidad de producción se expresa en el número de unidades del bien o en el número de usuarios del servicio que el proyecto va a producir o comercializar.

2.1.15 Localización.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). Es importante determinar la ubicación más ventajosa de la planta de producción o de generación de servicios que se pretenden en el proyecto de inversión.

Según (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010). El objetivo general de este punto es, por supuesto, llegar a determinar el sitio donde se instalara la planta. Es lo que contribuye en mayor medida a que se logre la mayor tasa de rentabilidad sobre el capital o a obtener el costo unitario mínimo.

Según (Padilla, 2011) nos muestra que la decisión de localización no sólo afecta a empresas de nueva creación, sino también a las que ya están en funcionamiento.

2.1.16 Macro localización.

Según (Padilla, 2011). La macro localización de los proyectos se refiere a la ubicación de la macro zona dentro de la cual se establecerá un determinado proyecto.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). A esta altura del desarrollo del proyecto es necesario elegir el área donde se establecerá la planta de producción o de presentación de servicios. Para tomar esta decisión se debe llevar a cabo, principalmente, una evaluación de los siguientes factores primarios:

- Mercado de consumo

- Fuentes de materias primas

2.1.17 Micro localización.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). Es este aspecto se requiere identificar de manera específica en que terreno se ubicará la planta o instalaciones que contempla el proyecto. Sin embargo, la micro localización se realiza de manera simultánea con la determinación de las especificaciones de las instalaciones, maquinaria y tamaño de la planta de producción.

Según (Padilla, 2011). La micro localización indica cuál es la mejor alternativa de instalación de un proyecto dentro de la macro zona elegida. La micro localización abarca la investigación y la comparación de los componentes del costo y un estudio de costos para cada alternativa. Se debe indicar con la ubicación del proyecto en el plano del sitio donde operará.

2.1.18 Ingeniería.

Según (Uribe J. A., 2012). Un proyecto de inversión no siempre comienza por la tecnología a ser aplicada. Generalmente se inicia con la utilización de algún recurso disponible o con la identificación de una oportunidad de mercado.

Según (Arturo Morales Castro, 2010) indica que la ingeniería del proyecto es aquella que se ocupa de resolver todo lo que conlleva la instalación, terreno, funcionamiento de la planta, también se aplica para las plantas que van a generar servicios, se debe analizar el proceso de producción, maquinaria, equipos y tecnología.

2.1.19 El proceso de producción.

Según (Arturo Morales Castro, 2010) nos dice que el proceso de producción es una serie de elementos interrelacionados que se orientan al transformación de ciertos elementos, estos sistemas de producción se clasifican según el volumen y la rapidez con la que procesan los productos.

Según (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010). La producción es el proceso en el cual un conjunto de factores como trabajo, capital, insumos, métodos, etc., son integrados y coordinados técnicamente para generar productos o servicios según el objeto de un proyecto.

2.1.20 Tecnología de producción.

Según (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010). La planeación del proceso de un proyecto requiere definir el “qué y cómo” para tener una idea macro del concepto insumo-producto y luego definir la tecnología a utilizar.

Según (Uribe J. A., 2012) resuelve que la tecnología utilizada debe ser llevada a cabo por una persona con profundos conocimientos en el manejo de equipos de producción ya que de su manejo depende la productividad que logre para la planta, es muy importante definir qué tipo de tecnología se utilizará en el proceso.

2.1.21 Selección de maquinaria y equipo.

Según (Padilla, 2011). La maquinaria y equipo comprenden todos aquellos elementos o artículos materiales que se requieren para desarrollar el proceso de producción o prestación del servicio.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). En esta etapa del proyecto se deben ordenar los diversos equipos, instalaciones y maquinas que se utilizan en el proceso productivo para lograr su aprovechamiento integral.

Según (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010). Cuando llega el momento de decidir sobre la compra de equipo y maquinaria, se deben tomar en cuenta una serie de factores que afecten directamente la elección.

2.1.22 Selección de materia prima.

Según (Padilla, 2011). Se debe hacer una descripción detallada de los insumos principales y secundarios indicando: nombre, unidad de medida, cantidad necesarias, calidad mínima

exigida, proveedores, precios y disponibilidad, teniendo en cuenta la calidad de los productos que se van a fabricar, la tecnología que se utilizará y el tipo de maquinaria.

Se deben cuantificar los volúmenes y especificar características de las materias primas e insumos requeridos anualmente, en consideración a las especificaciones técnicas del producto a elaborar y el programa de producción previsto, y con los coeficientes técnicos respectivos que respalden dichas cifras.

2.1.23 Estudio económico.

Según (Velez, 2010). A través del estudio de los diferentes aspectos del proyecto se obtiene información sobre las características y el valor monetario de los distintos rubros que constituyen inversión. El objetivo ahora es mostrar la forma de ordenarlos sistemáticamente hasta obtener el valor de la cuantía total de las inversiones de un proyecto. Además, se busca mostrar las diferencias existentes entre inversión en activos fijos, inversión en activos diferidos e inversión en capital de trabajo (o activo circulante).

Según (Orozco, 2010) indica que en este estudio se recoge y cuantifica toda la información proveniente de los estudios de mercado, estudio técnico y estudio organizacional, estas etapas son secuenciales, lo que indica que se deben realizar en este orden, una vez que se haya determinado el mercado, el estudio técnico y legal para la implementación de este proyecto se procede a cuantificar el monto de las inversiones y definir los ingresos y gastos durante el periodo de evaluación del proyecto.

2.1.24 Inversión inicial.

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010) dice que se deben considerar todas las cuentas y documentos que determinen el horizonte del proyecto, son todos los gastos que se efectúan para la adquisición de diferentes elementos y que permiten definir las fuentes y los usos como el balance proyectado.

Según (Velez, 2010). A través del estudio de los diferentes aspectos del proyecto se obtiene información sobre las características y el valor monetario de los distintos rubros que constituyen inversión. El objetivo ahora es mostrar la forma de ordenarlos sistemáticamente hasta obtener el valor de la cuantía total de las inversiones en un proyecto.

2.1.25 Inversión fija.

Según (Velez, 2010). Dentro de las inversiones fijas se incluyen las siguientes:

- Valor de los terrenos para la instalación
- Valor de la preparación y acondicionamiento del emplazamiento
- Valor de los edificios y obras de ingeniería civil
- Valor de los recursos naturales que se compran una sola vez (yacimientos mineros, bosques u otros)
- Valor de la maquinaria y equipo de planta, incluido el equipo auxiliar
- Valor de la instalación de los equipos
- Valor de los vehículos
- Valor de los muebles y enseres
- Valor de ciertos activos fijos incorporados, tales como patentes, derechos de autor y similares

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010) dice que las inversiones fijas se refieren a todos los costos de la empresa, es decir costos de los terrenos para la instalación de la planta, costos de preparación y mantenimiento, costos de los edificios, costos de maquinaria y equipo, costos de instalación de los equipos, costos de licencias y patentes, costos de entrenamiento y reclutamiento de personal.

2.1.26 Diferida.

Según (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010) dice que la inversión diferida es aquella que comprende todos los gastos que se consideran para la implementación de la planta, como los gastos de emisión de acción de capital, gastos por estudios preparatorios preliminares, gastos antes de la producción, gastos de funcionamiento y gastos para imprevistos del proyecto, se determina inversión fija porque la empresas no puede deshacerse fácilmente del ya que afectan la productividad de la empresa.

Según (Uribe J. A., 2012). Hace referencia a los desembolsos que realiza una empresa para la puesta en marcha del plan de negocio, tales como: estudios técnicos, económicos y jurídicos, gastos de creación, montaje, ensayos y puesta en marcha, pago por uso de marcas y patentes y gastos para la capacitación y entrenamiento del personal.

2.1.27 Financiamiento.

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010) muestra que el financiamiento de un proyecto es mostrar las diferentes oportunidades que existen en el mercado para conseguir los recursos necesarios y financiar el proyecto

Según (Velez, 2010). Para llevar a cabo un proyecto es indispensable establecer cómo será financiado y cómo se estructurará la entidad responsable de su ejecución.

En este capítulo se examina lo referente a la financiación del proyecto y, tal como se hizo con el estudio de la organización, se distingue entre los problemas de la fase de inversión y los de la fase operacional.

2.1.28 Costos de administración.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). En este estado financiero, que es un renglón del estado de resultados, es preciso agrupar los gastos causados por las actividades de planeación, organización, dirección y control de la empresa en general.

Según (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010). Costos de administración:

- Sueldos
- Prestaciones
- Enseres de oficina
- Útiles y papelería de oficina
- Seguros y alquileres
- Depreciaciones administrativas
- Comunicación y transporte
- Relaciones públicas
- Investigación y desarrollo

2.1.29 Costos de Producción.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). Los costos de producción representan todas las erogaciones realizadas desde la adquisición de la materia prima hasta su transformación en artículos finales para el consumo. También incluyen a los servicios que se venden a los

consumidores, como es el caso de la energía eléctrica, servicio de televisión, servicio de telefonía, etc. Los costos de producción se dividen en gastos directos y gastos indirectos.

Según (Córdova, 2010) dice que son los gastos incurridos en la producción de un bien o servicio para satisfacer las ventas planeadas, se debe tener en cuenta las variables de ventas esperadas según el presupuesto de ventas, el inventario inicial estimado y el inventario final esperado.

2.1.30 Costos de ventas.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). Además de los canales de distribución que utiliza la empresa que lleva a cabo el proyecto de inversión, por lo general tiene gastos de venta. No obstante existen algunos proyectos de inversión que no tienen este tipo de gastos, como reemplazo de maquinaria, sustitución de equipo, ampliación de planta, cambios de procesos de producción, etc. En estos casos solo se consideran gastos de venta cuando se trata de vender un producto o servicio.

Según (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010). Costos de ventas:

Comercialización:

- Sueldos y salarios personal mercadeo
- Comisiones de vendedores
- Gastos de representación
- Gastos de publicidad y comunicaciones
- Asistencia técnica a clientes
- Papelería y útiles de oficina

Distribución:

- Sueldos y salarios supervisores
- Secretarías de ventas
- Impulsadoras y mercaderistas
- Fletes, empaques y envases
- Gastos de merchandising

2.1.31 Costos financieros.

Según (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010) dice que los costos financieros se ven reflejados en los interés del proyecto y las comisiones ganadas.

Según (Velez, 2010). Costos financieros:

- Interés sobre créditos de los abastecedores
- Intereses sobre préstamos bancarios

2.1.32 Capital de trabajo.

Según (Orozco, 2010). El término capital de trabajo es uno de los términos peor comprendidos en la terminología financiera y contable. Ésta falta de comprensión, o talves deberíamos decir falta de uniformidad en la aplicación del término, se intensifica probablemente por el hecho de que no aparece en forma de cuenta en el balance general, lo que conlleva a que tenga diferentes significados según los diferentes autores.

Según (Espinoza, 2010) dice que capital de trabajo debe incluirse como parte de la inversión inicial y como parte de los flujos anuales pero después de los impuestos, se asume que se recupera al final del proyecto.

2.1.33 Punto de equilibrio

Según (Córdova, 2010) dice que el punto de equilibrio es de gran importancia dentro del estudio del proyecto ya que es considerado para determinar la rentabilidad de un determinado producto, este orienta a la estimación del equilibrio entre los ingresos y egreso, mas no para determinar su comportamiento en el mercado.

Según (GITMAN, 2010). La empresa utiliza el análisis del punto de equilibrio, denominado en ocasiones análisis de costo, volumen y utilidad, para determinar el nivel de operaciones que se requiere para cubrir todos los costos y evaluar la rentabilidad relacionada con diversos niveles de ventas.

2.1.34 Estado de resultados.

Según (Chain N. S., 2009) indica que se constituye uno de los elementos más importantes del estudio de un proyecto, porque la evaluación del mismo se efectuará sobre los resultados que se determinen, la información básica utilizada está basada en los estudios de mercado, técnico y organizacional, será necesario incorporar información adicional basada en la depreciación, amortización, valor residual, utilidades y pérdidas.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). Esta herramienta también denominada Balance General, es un estado financiero estático que presenta la situación financiera de la empresa en una fecha determinada. En ella se muestran las inversiones que realiza y las fuentes de financiamiento que emplea una entidad económica.

2.1.35 Flujo de caja.

Según (Chain N. S., 2009) explica que el flujo de caja se expresa en momentos, es decir el momento cero reflejará todos los egresos previos a la puesta en marcha del proyecto, si se proyecta reemplazar un activo durante el periodo de evaluación se aplicará la convención de que en el momento del reemplazo se considerará tanto el ingreso por la venta del equipo antiguo como el egreso por la compra del nuevo, con esto se evitara las distorsiones ocasionales.

Según (Miranda, 2012). El primer paso es identificar plenamente los ingresos y egresos en el momento en que ocurren. El flujo neto de caja es un esquema que presenta en forma orgánica y sistemática cada una de las erogaciones e ingresos en efectivo registrados periodo por periodo durante el horizonte previsto del proyecto.

2.1.36 Evaluación financiera.

Según (Arturo Morales Castro, 2010). El propósito de esta actividad consiste en elaborar información financiera que proporcione datos acerca de la cantidad de inversión, ingresos, gastos, utilidad de la operación del proyecto de inversión, nivel de inventarios requeridos, capital de trabajo, depreciaciones, amortizaciones, sueldos, etc., a fin de identificar con precisión el monto de inversión y los flujos de efectivos que producirá el proyecto.

Según (Uribe J. A., 2012) describe que la evaluación financiera del proyecto se inicia con el conocimiento detallados de los estados financieros que se van a proyectar, es decir, balance general, estado de resultados y flujo de caja, en este estudio es necesario proyectarlos a cinco años, tiempo en el que se considera prudente para analizar si la inversión es rentable o no.

2.1.37 Métodos de evaluación que toman en cuenta el valor del dinero a través del tiempo.

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010). No es lo mismo el valor del dinero hoy que mañana. Por eso es importante considerar mediante el uso de equivalencias financieras los momentos en que se van a realizar los ingresos o egresos y así poder notar el cambio que sufre el dinero en el tiempo para la evaluación de proyectos.

2.1.38 Valor presente neto (VPN).

Según (Velez, 2010). Significado del valor presente neto. El valor presente neto de un proyecto, a una tasa de interés, es la ganancia extraordinaria que genera el proyecto, medida en unidades monetarias actuales. Si es positivo, es lo que tienen que pagar para poder ceder el proyecto; si es negativo, es lo que cuesta llevar a cabo el proyecto o lo que se está dispuesto a pagar para que otro lo lleve a cabo.

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010). Es el flujo de caja actualizado, es decir la diferencia entre los ingresos y egresos actualizados del proyecto. Es la suma algebraica de ingresos y egresos, medida en dinero de hoy, es decir en el momento cero. Es el índice más seguro y puede asumir un valor positivo, negativo o nulo.

2.1.39 Tasa interna de retorno (T.I.R).

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010). Es la medida de rentabilidad más adecuada. Es la tasa de interés que produce un V.P.N. igual a cero. Es la tasa de interés que devengan los dineros que se mantienen invertidos en el proyecto. Es una característica propia del proyecto independiente de la situación del inversionista en relación con su tasa de interés de oportunidad.

Según (Uribe J. A., 2012) explica que la tasa interna de retorno es llevar a valor presente los valores obtenidos del (FFTN) utilizando la tasa que se llama costo de oportunidad del dinero, que es el porcentaje que se espera rinda la inversión en el plan de negocio y que sea atractivo de acuerdo con los rendimientos de papeles en el sistema financiero, la TIR permite calcular el rendimiento esperado antes de iniciar cualquier inversión.

2.1.40 Relación beneficio – costo, (B/C).

Según (Herrera J. E., LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente, 2010). Se utiliza especialmente en proyectos relacionados con el sector público y que reciben financiación de organismos de ayuda multilateral ya sean bancarios o de cooperación internacional entre países y su cálculo está basado en el concepto del V.P.N

Según (Uribe J. A., 2012) describe que la relación beneficio costo permite traer a valor presente la inversión inicial, comparándola con los costos en que su ejecución se esperan incurrir para determinar si los beneficios están por encima de los costos, para poder calcular este indicador se determina el flujo de fondos totalmente neto (FFTN) para los años en estudio luego se aplica el concepto de (VPN) y el valor resultante se divide entre el valor inicial de la inversión, de acuerdo a este indicador, las expectativas de los beneficios obtenidos no supera los costos por la inversión del proyecto.

2.1.41 Recuperación de capital.

Según (Chain N. S., Proyectos de Inversión formulación y evaluación, 2011). El costo de capital corresponde a aquella tasa que se utiliza para determinar el valor actual de los flujos futuros que genera un proyecto.

2.2 Marco referencial.

2.2.1 Proyectos.

En términos generales, formular un proyecto de inversión significa definir y trabajar una serie de variables relacionadas directa o indirectamente con los ingresos y los egresos asociados a él durante el horizonte de vida que le haya establecido el proyectista. Con base

en esa información, se construye el correspondiente flujo de caja proyectado, a partir del cual en la fase de la evaluación se procede a calcular su rentabilidad esperada, utilizando para este fin una tasa de interés correspondiente al costo de oportunidad y unos indicadores, tales como el valor presente neto – beneficio, entre otras (Jairo Dario Murcia Murcia, 2011).

2.2.2 Estudio de mercado.

El estudio de mercado es el punto de iniciación de un proyecto en el cual se identifica quienes serán los posibles compradores del bien o servicio que se va a producir a un precio accesible al mercado, se inicia proponiendo temas de investigación, definiendo estrategias, la comercialización, el medio a utilizar para definir el precio del producto, que tipo de publicidad y promoción es la más conveniente e identificación del cliente a atender. (Uribe J. A., 2012)

2.2.2.1 Producto.

“Es cualquier cosa que se puede ofrecer a un mercado para satisfacer un deseo o una necesidad”. Es un bien que se recibe en un intercambio, que normalmente contienen un conjunto de atributos tangibles e intangibles, como los aspectos sociales y psicológicos (Arturo Morales Castro, 2010).

2.2.2.2 Cliente.

Es el conjunto de consumidores potenciales y reales de los bienes o servicios que serán ofrecidos por la empresa. Estos pueden ser personas naturales o jurídicamente constituidas. El estudio de las necesidades del cliente es un motivo permanente de investigación y análisis por parte de las empresas, por cuanto estas pueden dar origen a la iniciación o desarrollo de nuevos productos, siempre enfocado a satisfacer las necesidades de los consumidores (Uribe J. A., 2012).

2.2.2.3 Análisis de la Demanda.

La demanda es un proceso mediante el cual se determinan las condiciones que afectan el consumo de un bien o servicio, es necesario conocer los datos históricos que nos permitan analizar su comportamiento, conocer la tendencia que muestra el bien o servicio que se va a comercializar y poder proyectar el comportamiento futuro, la demanda esta en función del comportamiento del nivel de ingresos de los consumidores, el uso e los gastos de los mismos, la tasa de crecimiento de la población, desempeño de precios, preferencia de consumidores, para el análisis de la demanda es de gran importancia delimitar la zona geográfica. (Uribe J. A., 2012)

2.2.2.3.1 La proyección de la demanda.

Un elemento importante en el estudio de mercado es la proyección de la demanda, esto es, la que prevalecerá en algún periodo futuro de determinado producto. La principal es la utilidad del pronóstico de la demanda es conocer el probable nivel de ventas en esos periodos, lo cual permite estimar los ingresos en ello (Arturo Morales Castro, 2010).

2.2.2.4 Oferta.

Una economía de mercado está sometida al juego libre de la oferta y la demanda para definir el precio de un producto o servicio, los planes de los compradores o vendedores dependen del comportamiento objetivo del mercado, en el caso de que exista un gran número de compradores o vendedores estaríamos en presencia de un mercado perfecto, en donde se realizan las transacciones, la oferta es la que muestra el comportamiento de los productores (Uribe J. A., 2012).

2.2.2.5 Precio.

El estudio de precios tiene gran importancia e incidencia en el estudio de mercado, ya que la fijación del precio y de sus posibles variaciones dependerá el éxito del producto o servicio a ofrecer, el precio está determinado entre la oferta y la demanda (Padilla, 2011).

2.2.2.6 Canales de distribución.

En cada intermediario o punto en el que se detenga esa trayectoria existe un pago o transacción, además de un intercambio de información. El productor siempre tratara de elegir el canal más ventajoso desde todos los puntos de vista (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010).

2.2.3 Estudio técnico.

Lo sustantivo en la formulación de proyectos es llegar a diseñar la función de producción óptima que mejor utilice los recursos disponibles para obtener el producto deseado sea este un bien o servicio, el resto de la metodología corresponde a técnicas e instrumentos necesarios para este fin y especialmente para poder medir el grado de la adecuación de esa función de producción a un predeterminado conjunto de criterios (Social, 2010).

2.2.3.1 Tamaño del proyecto.

El tamaño de un proyecto se mide por su capacidad de bienes o de prestación de servicios, definida en términos técnicos en relación con la unidad de tiempo de funcionamiento normal de la empresa, este concepto se puede definir como la cantidad de productos por unidad de tiempo que se puede obtener con los factores de producción elegidos, operando en las condiciones locales que se espera que se produzcan con mayor frecuencia durante la vida útil del proyecto y al menor costo unitario posible (Social, 2010).

2.2.3.2 Localización óptima del proyecto.

La localización es la que puede determinar el éxito o fracaso de una empresa, por lo tanto su ubicación dependerá no solo de consideraciones económicas sino de la adecuada elección de criterios estratégicos, institucionales e incluso de preferencia de los inversionistas; se busca determinar la localización que maximice la rentabilidad del proyecto, el estudio de localización comprende la identificación de las zonas geográficas que van desde un concepto amplio hasta identificar una zona urbana o rural más pequeña, para finalmente determinar un sitio preciso. (Uribe J. A., 2012).

2.2.3.3 Macro localización.

La macro localización de los proyectos se refiere a la ubicación de la macro zona dentro de la cual se establecerá un determinado proyecto. Esta tiene en cuenta aspectos sociales y nacionales de la planeación basándose en las condiciones regionales de la oferta y la demanda y en la infraestructura existente. Además, compara las alternativas propuestas para determinar las regiones o terrenos más apropiados para el proyecto (Padilla, 2011).

2.2.3.4 Ingeniería del proyecto.

Se refiere a aquella a aquella parte del estudio técnico que se relaciona con la producción, que permite utilizar los recursos disponibles para la fabricación del producto o prestación del servicio, se debe analizar los factores de: tecnología, procesos industriales, descripción del proceso, cálculo de la producción, cálculo de materia prima, cálculo de maquinaria y equipo, recursos humanos y materiales, distribución de la planta; los proyectos generalmente presenta ingeniería estratégica, básica, ingeniería de detalle y de terreno (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010)

2.2.3.5 El proceso de producción.

La producción es el proceso en el cual un conjunto de factores como trabajo, capital, insumos, métodos, etc., son integrados y coordinados técnicamente para generar productos o servicios según el objeto de un proyecto. La función de producción es la relación entre la cantidad obtenida de producto y la cantidad de factores aportados y es considerada como la relación técnica que nos dice que cantidad máxima de producto o servicio podemos obtener con cada combinación de factores productivos (Herrera J. E., Proyectos enfoque gerencial, 2010).

2.2.3.6 Tecnología de producción.

Se define como un conjunto de conocimientos ordenados que se expresan en máquinas, equipo o procesos, es decir, constituyen el know how (saber hacer las cosas). Los factores que se deben considerar para seleccionar la tecnología son los siguientes: mínimo de producción que se puede procesar, calidad de los productos, monto de inversión, flexibilidad

operativa para generar otro tipo de productos o servicios, requerimientos de mantenimiento preventivo y correctivo, sustitución de materias primas de diferentes calidades, aspectos contractuales, capacitación del personal que opera la maquinaria, costo de esta y del equipo incluyendo las facilidades de crédito para su adquisición o arrendamiento (Arturo Morales Castro, 2010).

2.2.3.6.1 Selección de maquinaria y equipo.

Sobre la base de la capacidad de la planta a instalar y el proceso tecnológico seleccionado, se establecen los requerimientos de maquinaria y equipos productivos y auxiliares, sus características técnicas, vida útil, precio unitario y costo de instalación; además se debe analizar la disponibilidad de servicios de mantenimiento y la facilidad de adquisición de repuestos. La maquinaria y equipo comprenden todos aquellos elementos o artículos materiales que se requieren para desarrollar el proceso de producción o prestación del servicio (Padilla, 2011).

2.2.3.6.2 Selección de materia prima.

Se debe hacer una descripción detallada de los insumos principales y secundarios indicando: nombre, unidad de medida, cantidad necesarias, calidad mínima exigida, proveedores, precios y disponibilidad, teniendo en cuenta la calidad de los productos que se van a fabricar, la tecnología que se utilizará y el tipo de maquinaria.

Se deben cuantificar los volúmenes y especificar características de las materias primas e insumos requeridos anualmente, en consideración a las especificaciones técnicas del producto a elaborar y el programa de producción previsto, y con los coeficientes técnicos respectivos que respalden dichas cifras (Padilla, 2011).

2.2.4 Estudio económico.

Después de llevar a cabo los estudios de mercado, técnico y administrativo, es necesario conocer a detalle el monto de la inversión que se requiere para que el proyecto logre sus objetivos. Como resultado del estudio de mercado es posible identificar la cantidad de productos o servicios que el proyecto de inversión podría vender o prestar en un periodo

determinado y, por lo tanto, se hacen los pronósticos de venta. Una vez realizado se establecen los volúmenes de producción que tendrán que generarse para satisfacer las necesidades de los consumidores. Para cumplir con la cantidad de producción estimada, en el caso de productos tangibles se necesita de una planta de producción. Si el proyecto de inversión consiste en proporcionar un servicio, se necesitan activos e instalaciones para poder otorgarlo (Arturo Morales Castro, 2010).

2.2.4.1 Inversión inicial.

Las decisiones que se adoptan en el estudio técnico corresponden a una utilización que debe justificarse de diversos modos desde el punto de vista financiero. Inicialmente se debe demostrar que los inversionistas cuentan con recursos financieros suficientes para hacer las inversiones y los gastos corrientes, que implican la solución dada a los problemas de proceso, tamaño, y localización (Padilla, 2011).

2.2.4.2 Inversión fija.

- Terrenos, incluyendo los costos de trabajos preparativos como estudios de suelos, nivelación del terreno, el drenaje, la excavación, vías de acceso, etc.
- Construcciones, con indicación de los edificios de la planta, edificios para las oficinas y servicios auxiliares como almacenes, laboratorios, talleres, garajes y en ocasionales edificios sociales. En estos casos se debe incluir los servicios profesionales, los planes y las licencias de construcción.
- Maquinaria y equipo, rubro que comprende los bienes necesarios para la producción y los servicios de apoyo como el laboratorio, la planta de energía, talleres de mantenimiento, unidades de transporte y oficinas o departamentos.
- Vehículos, corresponde a los equipos de movilización interna y externa, tanto de pasajeros como de carga, ya sea para el transporte de insumos o de los productos destinados a los consumidores (Padilla, 2011).

2.2.4.3 Financiamiento.

La decisión acerca de llevar a cabo o no el proyecto es la primera que debe tomar la entidad que lo impulsa. Si en la evaluación el mismo resulta conveniente, surge una segunda

decisión: su financiamiento. La separación de esta dos decisiones enfatiza su carácter independiente: es posible que un proyecto sea financiable. Más aun, la existencia de fondos para financiar proyectos no debería motivar que los mismos se realicen si de la evaluación resulta que no son rentables. La decisión de financiar el proyecto significa determinar de qué fuentes se obtendrán los fondos para cubrir la inversión inicial y, eventualmente, quien pagará costos y recibirá los beneficios del proyecto (Padilla, 2011).

2.2.4.4 Capital de trabajo.

Su estimación se realiza basándose en la política de ventas de la empresa, condiciones de pago a proveedores, nivel de inventario de materias primas, etc.

Se conoce también como las necesidades de capital de trabajo que requiere el proyecto para comenzar su operación, ubicando los costos de los materiales, transportes desplazamientos y mano de obra, sueldos, arrendamiento, servicios públicos, mantenimiento, etc., determinando, ante todo, los elementos de costo significativos dentro del proceso de operación del proyecto.

La inclusión del capital de trabajo inicial en las inversiones se justifica en aquellos proyectos donde el proceso de producción es largo, como es el caso de los proyectos agrícolas, en que se tarda en efectuar las primeras ventas. En todos aquellos casos donde se tienen ingresos desde que se inicia la operación no es dable la consideración del capital de trabajo inicial como inversión (Padilla, 2011).

2.2.4.5 Punto de equilibrio.

Deben tenerse en cuenta las limitaciones del punto de equilibrio, pues este orienta la estimación del equilibrio entre ingresos y egresos, mas no sirve para prever otras perspectivas en relación con el producto y su comportamiento en el mercado. Sin embargo debe presentarse en el proyecto el cálculo de este y hacerse un gráfico de dicho comportamiento (Padilla, 2011).

2.2.4.6 Estado de resultados.

Lo más importante es especificar si los estados financieros son en términos corrientes o en términos constantes, serán en términos corrientes cuando los distintos valores que forman los estados financieros se expresen en unidades monetarias del año en el cual ocurren, es decir, se tiene en cuenta la inflación, serán en términos constantes si se supone que en el medio económico en el cual opera el proyecto no existe el fenómeno de la inflación; en este caso los valores que conforman los estados financieros se expresan en unidades monetarias de un mismo año; si se opera con todo rigor en términos constantes, aquellas partidas que estén expresadas en términos corrientes (cargo por depreciación, amortización de gastos preoperativos, pago de intereses, abono de capital sobre préstamos, etc.) es necesario deflactarlas para convertirlas en términos constantes del año tomado como base, mediante el empleo de la tasa de inflación esperada en los años del proyecto y de la fórmula de interés compuesto (Velez, 2010).

2.2.4.7 Flujo de caja.

El saldo operativo acumulado debe quedar disponible para cubrir compromisos por concepto de servicio de deuda, impuestos, dividendos y reposición de activos. Es importante medir las necesidades de efectivo a lo largo del año, generalmente mes a mes, en función de las fechas previstas de cobro y de pago; el grado de detalle dependerá del tipo y tamaño de la empresa. El objetivo de este flujo de efectivo es analizar la viabilidad financiera de la empresa o del proyecto desde el punto de vista de la generación suficiente de dinero para cumplir sus obligaciones financieras y de efectivo para distribuir entre los socios; además, como condición sine qua non para medir la bondad de inversión (Padilla, 2011).

2.2.5 Evaluación financiera.

Describe los métodos actuales de evaluación que toman en cuenta el valor del dinero a través del tiempo, como son la tasa interna de rendimiento y el valor presente neto, se anotan sus limitaciones de aplicación y se comparan con métodos contables de evaluación que no toman en cuenta el valor del dinero a través del tiempo, y en ambos se muestra su aplicación práctica muy importante, pues es la que al final permite decidir la implantación del proyecto,

normalmente no se encuentran problemas en relación con el mercado o la tecnología disponible que se empleará en la fabricación del producto, por tanto de la decisión de inversión casi siempre recae en la evaluación económica, ahí radica su importancia. Por eso, los métodos y los conceptos aplicados deben ser claros y convincentes para el inversionista (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010).

2.2.5.1 Valor presente neto (VPN).

Es el valor monetario que resulta de restar la suma de los flujos descontados a la inversión inicial, la definición del valor presente neto ya tiene sentido, sumar los flujos descontados en el presente y restar la inversión inicial equivale a comparar todas las ganancias esperadas contra todos los desembolsos necesarios para producir esas ganancias, en términos de su valor equivalente en este momento o tiempo cero. Es claro que para aceptar un proyecto las ganancias deberán ser mayores que los desembolsos, lo cual dará por resultado que el VPN sea mayor que cero. Para calcular el VPN se utiliza el costo de capital o TMAR (Urbina, Evaluación de Proyectos, 2010).

2.2.5.2 Tasa interna de retorno (T.I.R).

Al analizar el VPN pudimos observar que su resultado dependía fundamentalmente de la tasa de descuento. Esto lo apreciamos al desarrollar el ejemplo de los dos inversionistas. Un mismo proyecto era recomendable para el inversionista A, y no lo era para el inversionista B, la selección del proyecto depende, entonces, de la tasa de descuento cuando utilizamos el método del VPN (Orozco, 2010).

2.2.5.3 Relación beneficio costo.

Este criterio de análisis permite traer a valor presente la inversión inicial del plan de negocio, comparándola con los costos que en su ejecución se esperan incurrir, para determinar si los beneficios están por encima de los costos o viceversa (Uribe J. A., 2012).

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION.

3.1 Localización.

El presente proyecto de investigación se realizó en el cantón Quevedo Provincia de los Ríos, en la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, cuenta con una población de 173.575 habitantes censo de la población y vivienda del 2010, en la cual resalta su actividad económica principal es la agropecuaria. Su situación geográfica es 1°02'00' con una altura máxima de 150 msnm. Y limita al Norte con los cantones Buena Fe y Valencia, al Este con los cantones Quinsaloma y Ventanas, al Sur con el cantón Mocache y al Oeste con la provincia del Guayas.

3.2 Tipo de investigación.

3.2.1 Investigación exploratoria.

Este tipo de investigación permite familiarizarse con el objeto de estudio y desarrollarse en el campo de acción, mediante el conocimiento de la situación actual.

3.2.2 Investigación diagnóstica.

Permitió detallar y exponer la situación problemática actual relacionada con el objeto de estudio de la investigación determinando las características, situaciones, actitudes relevantes en los datos encontrados, para de esta manera poder llegar a una conclusión.

3.2.3 Investigación de campo.

Esta investigación se llevó a cabo por medio de encuestas en las que se registró situaciones que pudieran ser observadas cogiendo los datos más relevantes para la creación de esta empresa de transporte dirigidos a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

3.3 Métodos de investigación.

En la presente investigación se utilizó los siguientes métodos:

3.3.1 Método de observación.

Se aplicó el método de la observación para darse cuenta que hay una necesidad existente en la población universitaria.

3.3.2 Método inductivo.

El método inductivo fue de gran apoyo y relevancia en el transcurso de la investigación, permitió delinear los principios de este estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte dirigido a los estudiantes de la universidad técnica estatal de Quevedo.

3.3.3 Método deductivo.

Este método se utilizó para estudiar los aspectos generales y relevantes del presente estudio de factibilidad y poder llegar a las conclusiones de la investigación.

3.3.4 Método analítico.

Se utilizó este método con la finalidad de analizar e interpretar los datos recopilados de esta investigación, las necesidades que genera este proyecto y de esta manera poder determinarlas en el presente estudio de factibilidad.

3.3.5 Método de síntesis.

La finalidad de éste método fue sintetizar brevemente los aspectos más relevantes del estudio de factibilidad de esta investigación.

3.4 Fuentes de recopilación de información.

Para el desarrollo del proyecto de investigación se contó con información veraz y de calidad a través de fuentes primarias y secundarias, las cuales detallo a continuación:

3.4.1 Fuentes primarias.

Otra parte de la información descrita en este proyecto de investigación fue recopilada por el investigador directamente a través de encuestas realizadas a los estudiantes de esta misma universidad para determinar la necesidad existente, entrevista al Vicerrector Administrativo Ing. Roberto Pico Saltos para plantear el estudio de factibilidad y observación directa del problema.

3.4.2 Fuentes secundarias.

En el presente trabajo de investigación gran parte de la información utilizada para su elaboración fue recopilada mediante la revisión bibliográfica documentada en varios textos, revistas, internet, los cuales se han encontrado en la biblioteca de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

3.5 Diseño de la investigación.

En el diseño de la investigación se aplicó el método no experimental que permitió definir mediante una fórmula estadística el tamaño de la muestra a ser aplicada en la investigación.

3.6 Instrumentos de investigación.

Como instrumentos de investigación se utilizaron fichas bibliográficas que ayudaron para llevar el registro de los datos, también el internet como instrumento de investigación sobre los datos más importantes, la encuesta que fue aplicada a la población universitaria, el paquete de office tanto Word para llevar la redacción del mismo, Excel que permitió realizar los datos estadísticos, cuadros, tabulaciones, etc., y PowerPoint que permitió realizar las diapositivas para la exposición.

3.7 Tratamiento de los datos.

El tratamiento de los datos a través de la investigación se lo llevo a cabo aplicando el programa Excel para poder clasificar, registrar, tabular y codificar.

3.8 Recursos humanos y materiales.

Humanos.

Para el presente trabajo de investigación se contó con la ayuda de docentes colaboradores de la universidad en mención, con la ayuda de profesionales que emitieron un criterio sobre el tema y compañeros estudiantes, etc.

Materiales.

Sin los siguientes materiales no hubiera sido posible llevar a cabo este proyecto de investigación:

- ✓ Computadora
- ✓ Libros
- ✓ Pen drive
- ✓ Copias
- ✓ Dinero
- ✓ Carpetas
- ✓ Archivos digitales
- ✓ Internet
- ✓ Encuestas
- ✓ Instructivo para la elaboración del proyecto de investigación.

3.8.1 Población y Muestra

Para poder determinar el tamaño de la muestra fue necesario considerar a la población económicamente activa es decir los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo. Dato que fue tomado de la página de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo quien nos refleja que en la Universidad existen 7.667.

n= Tamaño de la Muestra

N= Universo Objetivo (7.667 Estudiantes)

P= Probabilidad de Aceptación (50%)

Q= Probabilidad de Rechazo (50%)

Z= Nivel de Confianza 95% = 1,960

e= Margen de Error 5% = 0,05

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

$$n = \frac{7667(0,50)(0,50)(1,96)^2}{(7667 - 1)(0,05)^2 + (0,50)(0,50)(1,96)^2}$$

$$n = \frac{7667(0,50)(0,50)(3,8416)}{19.165 + (0,50)(0,50)(3,8416)}$$

$$n = \frac{7363.387}{19.165 + 0,9604}$$

$$n = \frac{7363.387}{20.125}$$

$$n = 368 \rightarrow 370$$

CAPITULO IV
RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Resultados del Estudio de Mercado.

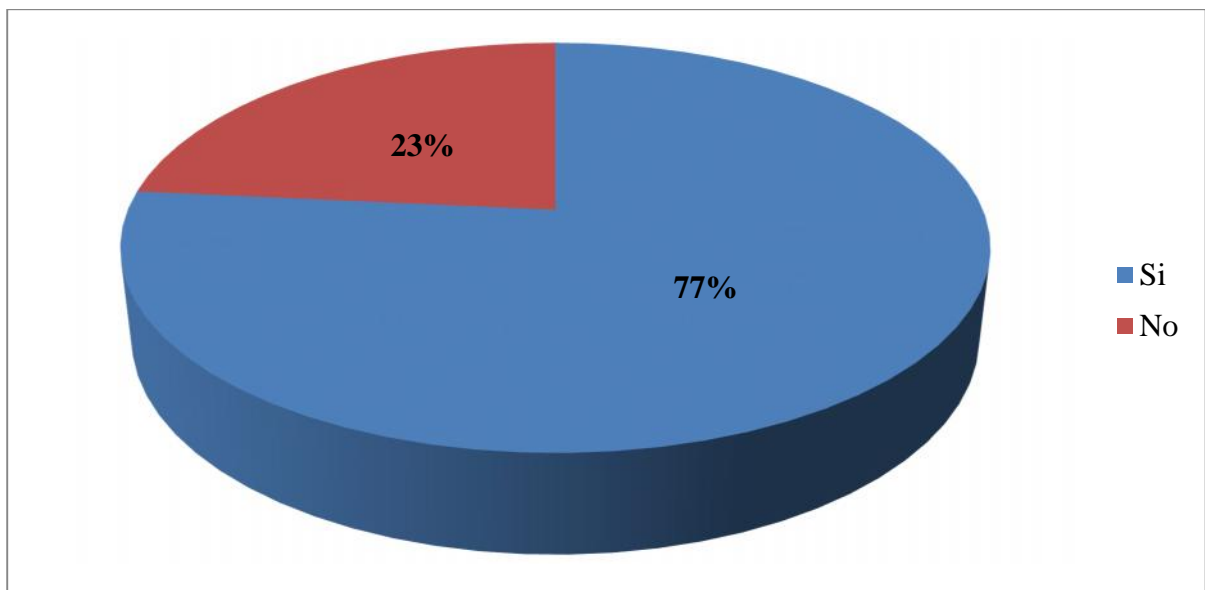
1. Pregunta N° 1.- ¿Necesita un servicio de transporte para movilizarse desde y hacia la universidad técnica estatal de Quevedo?

N.- 1 Transporte para movilizarse

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
Si	280	47 %
No	86	53 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica
Elaboración por: Autora

N.- 1 Transporte para movilizarse



Análisis: Los resultados de la primera pregunta de las encuestas realizadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, para la creación de una empresa de transporte para movilizarse desde y hacia la universidad, indicaron en un 77% que si lo necesitan y un 23% que no lo necesitan.

2. ¿Le gustaría que una empresa ofrezca el servicio de transporte?

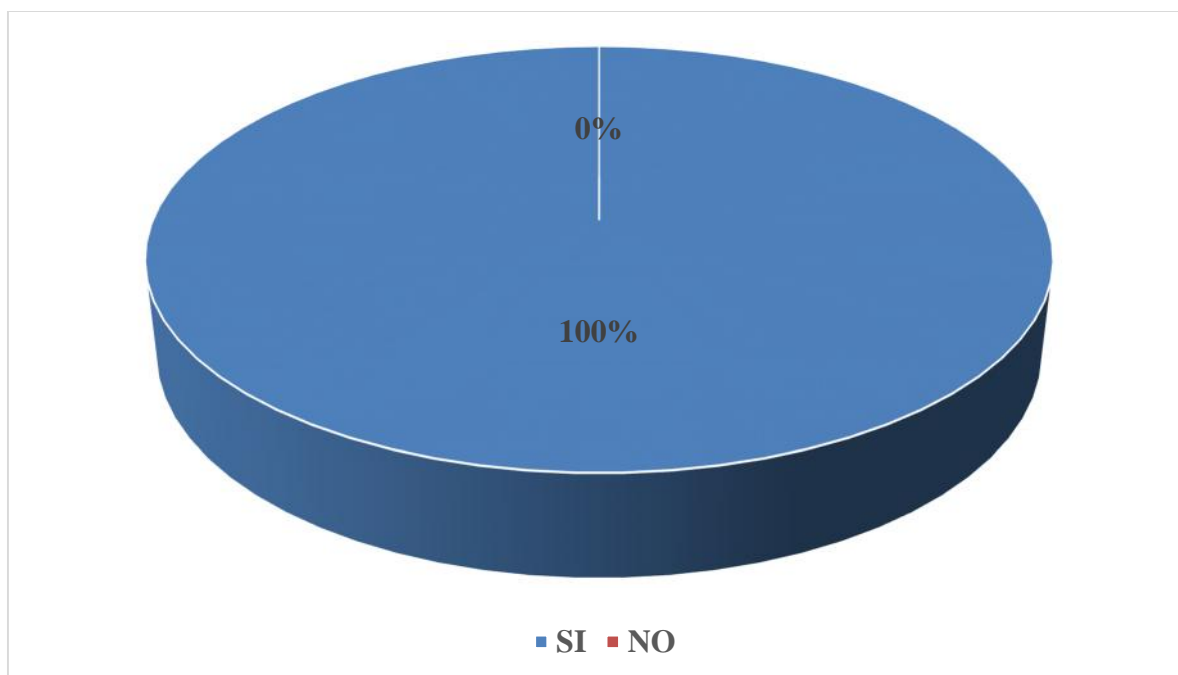
N.- 2 Empresa ofrezca el servicio

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
Si	366	100 %
No		
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 2 Empresa ofrezca el servicio



Análisis: El total de los estudiantes encuestados manifestaron que si les gustaría la creación de una empresa de transporte que ofrezca el servicio a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

3. ¿Usted cuenta con vehículo propio para movilizarse hacia el campus universitario?

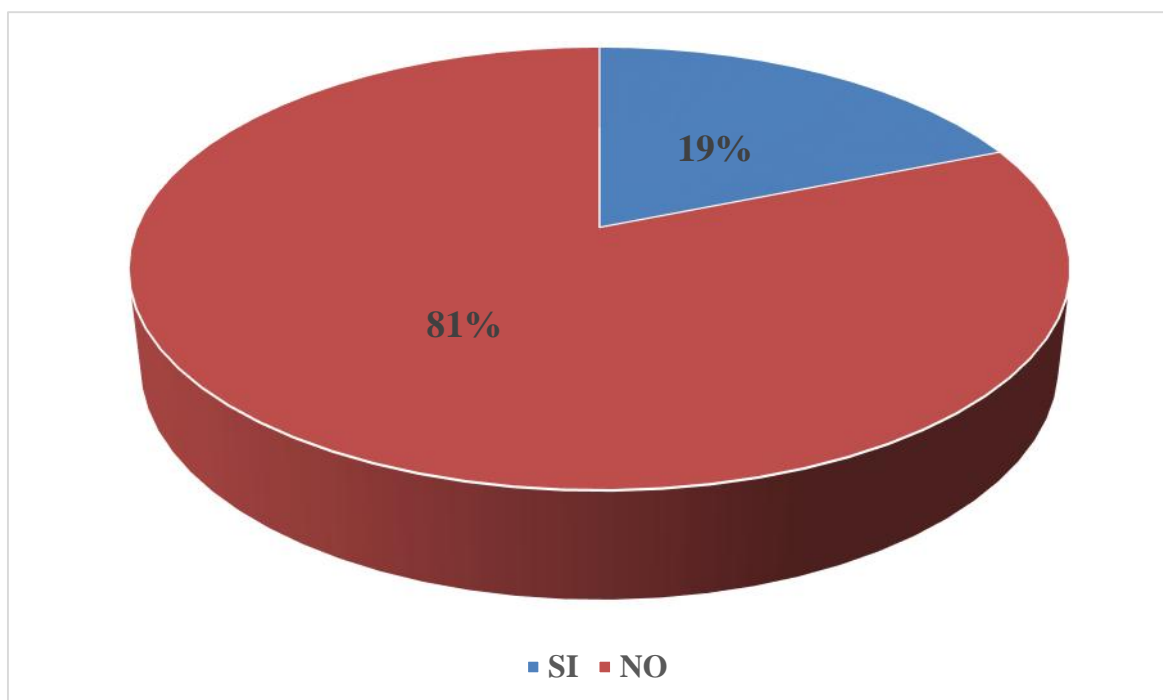
N.- 3 Vehículo propio para movilizarse

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
Si	69	19 %
No	297	81 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 3 Vehículo propio para movilizarse



Análisis: De acuerdo al resultado de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron en un 81% que no cuentan con un vehículo propio para movilizarse a la universidad, mientras que una poca parte de la población el 19% dice que si cuenta con vehículo propio.

4. ¿Cuál es su necesidad de servicio de transporte?

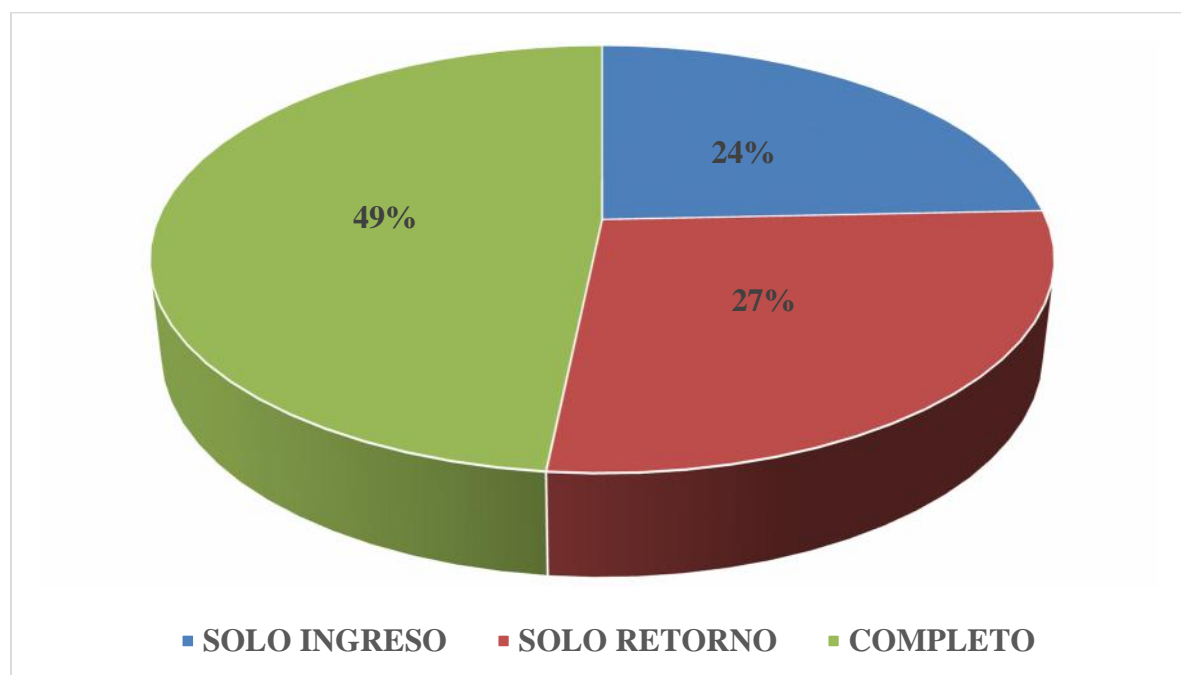
N.- 4 Necesidad de servicio de transporte

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
SOLO INGRESO	89	24 %
SOLO RETORNO	100	41 %
COMPLETO	177	35 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 4 Necesidad de servicio de transporte



Análisis: De acuerdo al resultado de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron en un 49% que le gustaría contratar el servicio completo que oferta la empresa y otra parte considerable del 27% de la población necesitaría el servicio solo para el retorno.

5. ¿Cómo le gustaría pagar por el servicio de transporte?

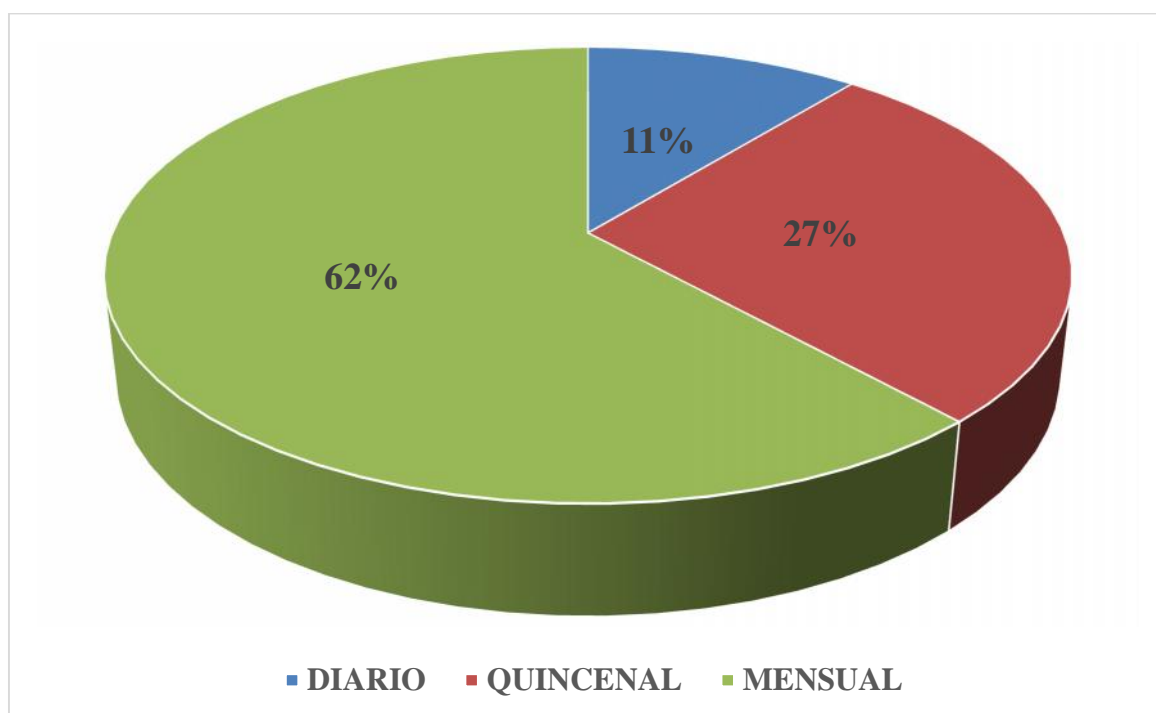
N.- 5 Como pagar por el servicio

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
DIARIO	40	11 %
QUINCENAL	100	27 %
MENSUAL	226	62 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 5 Como pagar por el servicio



Análisis: De acuerdo al resultado de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron en su gran mayoría las personas que requieren de este servicio que lo prefieren pagar mensualmente un 62%, mientras que otra parte le gustaría pagar quincenal el 27% y una pequeña parte lo prefiere pagar diario.

6. ¿En qué horario estudia?

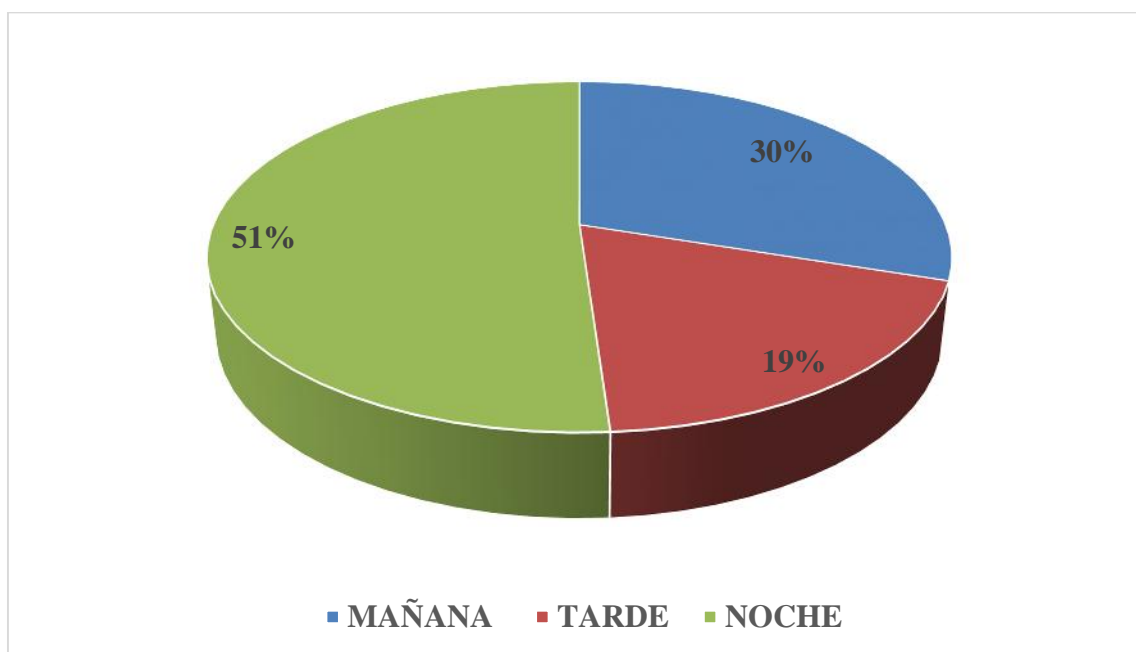
N.- 6 Horario de estudio

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
MAÑANA	110	11 %
TARDE	69	27 %
NOCHE	187	62 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 6 Horario de estudio



Análisis: Según el resultado de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron en su gran mayoría con el 51% que estudian en el horario de la noche, mientras que el 30% de la población universitaria estudia en la mañana y una pequeña parte del 19% estudia en la tarde.

7. ¿De qué sector viene usted?

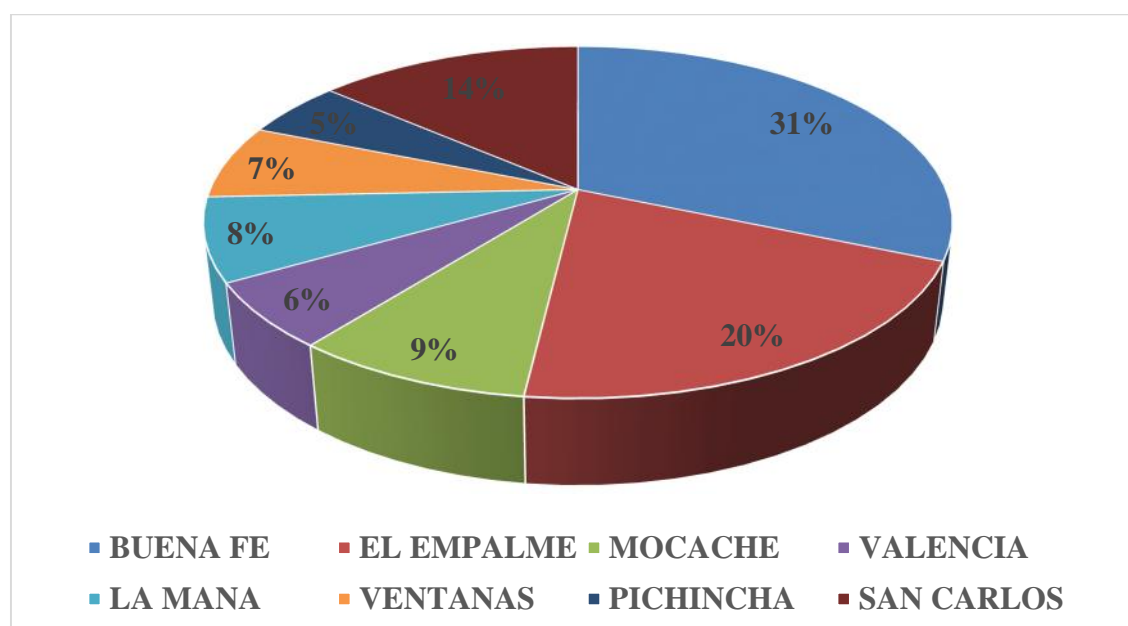
N.- 7 En que sector vive

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
BUENA FE	115	37 %
EL EMPALME	75	20 %
MOCACHE	32	9 %
VALENCIA	22	6 %
LA MANA	28	8 %
VENTANAS	25	7 %
PICHINCHA	19	5%
SAN CARLOS	50	14 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 7 En que sector vive



Análisis: Según el resultado de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron en su gran mayoría que vienen de sectores fuera de la ciudad como Buena fe, El Empalme y San Carlos, por lo cual si requieren del servicio ya que el servicio de transporte en horas de la noche es escaso.

8. ¿Estaría dispuesto a utilizar el servicio de transporte?

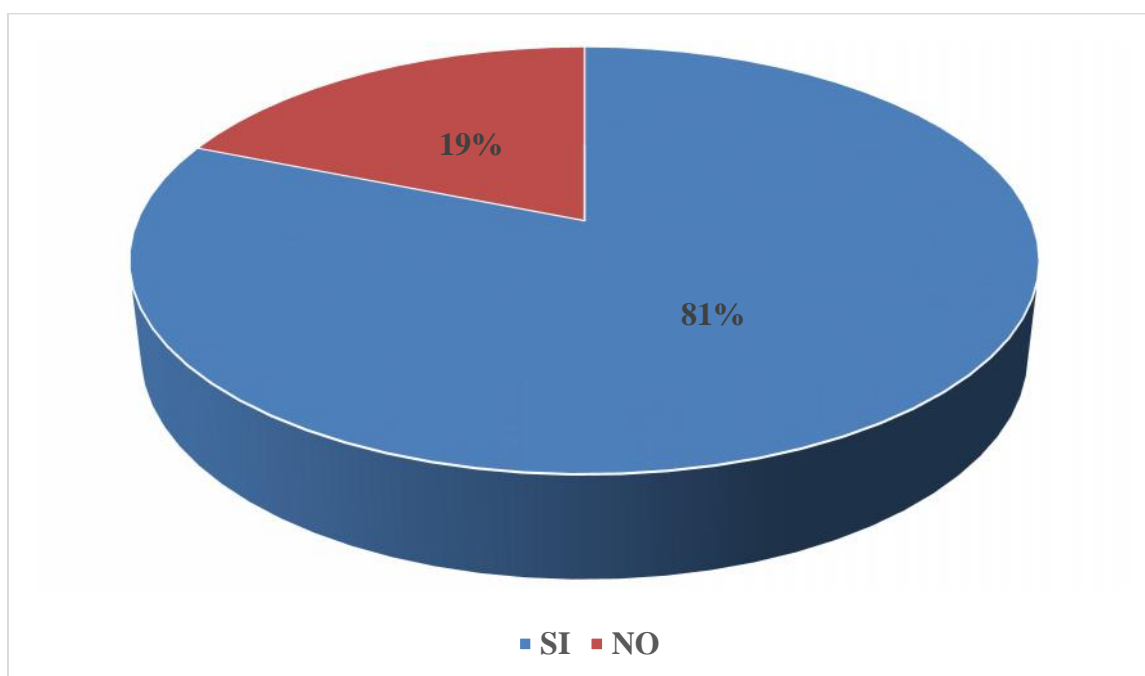
N.- 8 Utilizar el servicio

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
SI	297	81 %
NO	69	19 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 8 Utilizar el servicio



Análisis: Los resultados que arrojan las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron en su gran mayoría con el 81% que si están dispuestos a utilizar el servicio de transporte para movilizarse desde sus casas hasta el campus universitario y viceversa.

9. ¿Hasta qué hora de la noche hay buses urbanos como: selectivo, ejecutivo, coop. 7 de octubre?

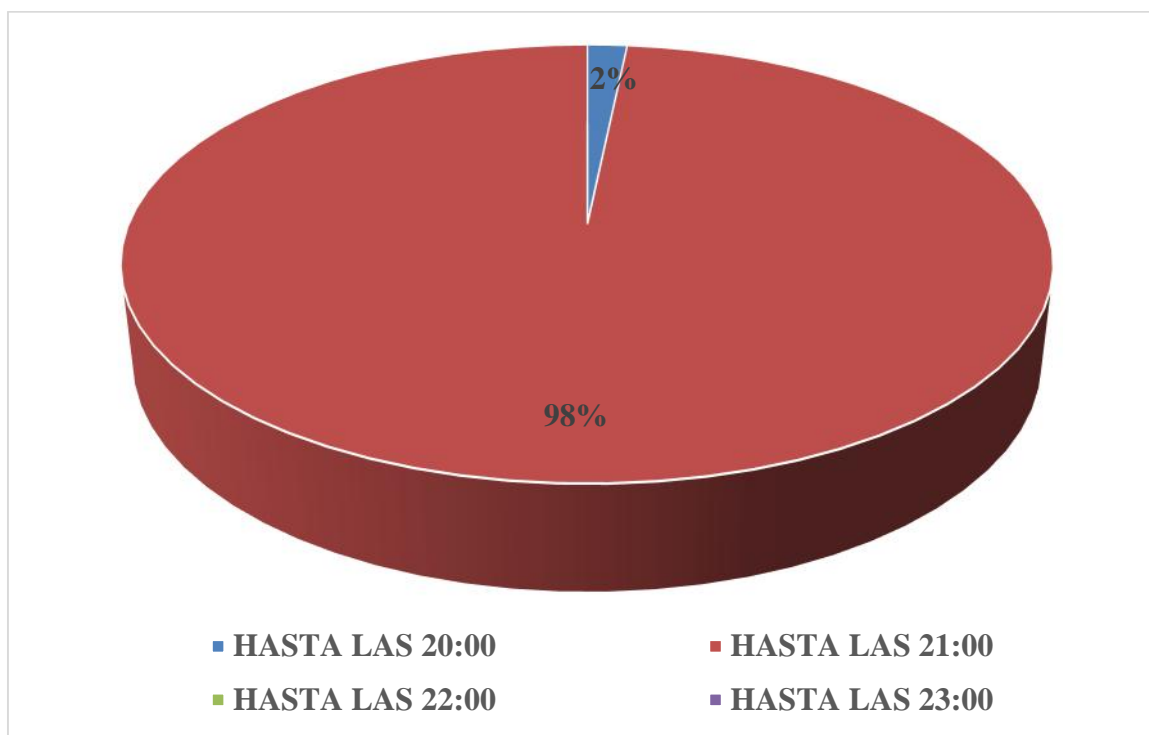
N.- 9 horario buses urbanos

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
HASTA LAS 20:00	6	2 %
HASTA LAS 21:00	360	98 %
HASTA LAS 22:00	0	0 %
HASTA LAS 23:00	0	0 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 9 Transporte dentro de la ciudad



Análisis: Los resultados de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, reflejan en un 98% que en la ciudad de Quevedo hay transporte dentro de la ciudad hasta las 21:00 de la noche por los que ellos se ven en la necesidad de utilizar el servicio de transporte para movilizarse a la hora de salida de la universidad hasta sus domicilios.

10. ¿Hasta qué hora de la noche hay transporte escolar intercantonal - interparroquial?

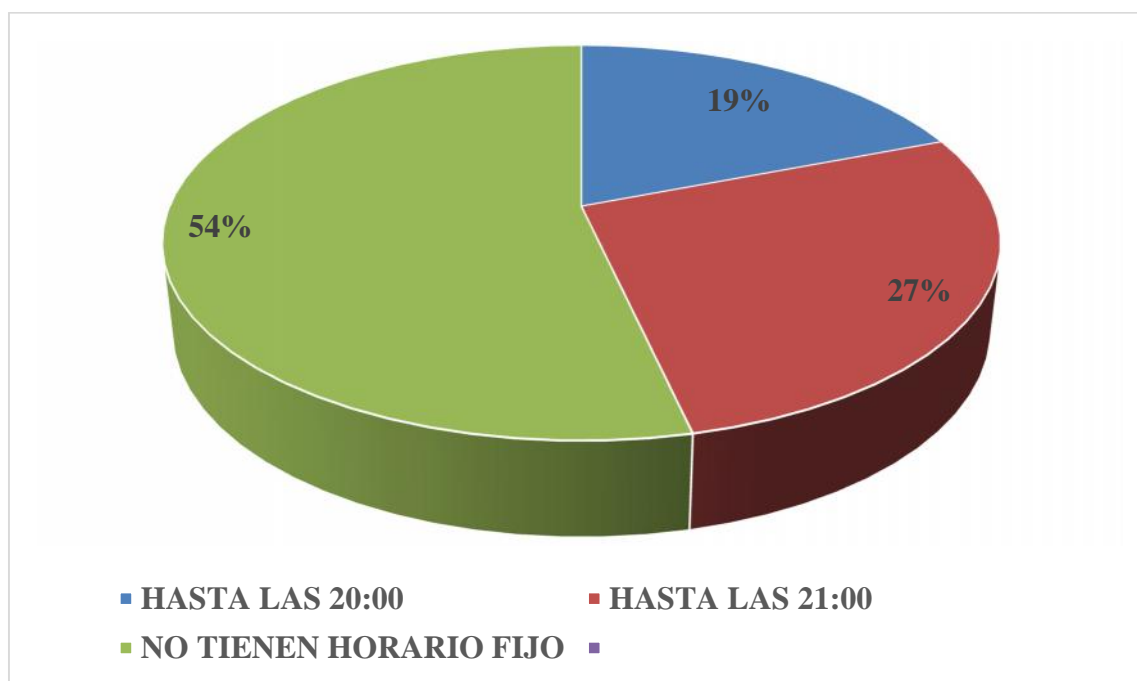
N.- 10 Transporte intercantonal - interparroquial

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
HASTA LAS 20:00	70	19 %
HASTA LAS 21:00	100	27 %
NO TIENEN HORARIO	196	54 %
FIJO		
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 10 Transporte fuera de la ciudad



Análisis: Según el resultado de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron con un 27% que en la ciudad de Quevedo hay transporte fuera de la ciudad hasta las 21:00 de la noche y en su mayoría con un 54% respondieron que estos vehículos no tienen horarios fijos, por los que ellos se ven en la necesidad de contratar el servicio de transporte escolar para dirigirse hasta sus domicilios.

11. ¿El poco transporte afecta su jornada de estudios?

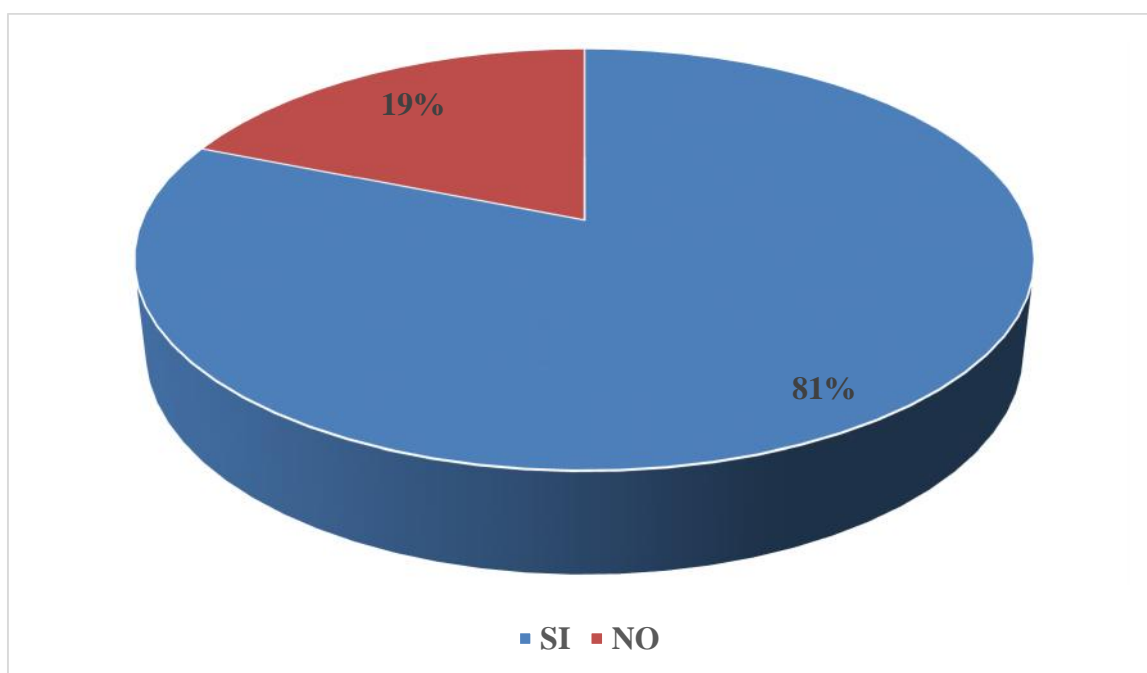
N.- 11 Afecta jornada de estudio

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
SI	297	81 %
NO	69	19 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 11 Afecta jornada de estudio



Análisis: Los resultados de la pregunta 11 de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron un 81% que si afecta a su jornada de estudio la falta de transporte para movilizarse desde sus casas hasta la universidad y viceversa ya que por este motivo suelen llegar tarde.

12. ¿Estaría dispuesto a pagar por el servicio de transporte de Quevedo – Ventanas \$65, Quevedo – Buena Fe \$35, Quevedo – Valencia \$45, Quevedo – La Maná \$50, Quevedo – Mocache \$45, Quevedo – El Empalme \$45, Quevedo – Pichincha \$70, Quevedo – San Carlos \$40?

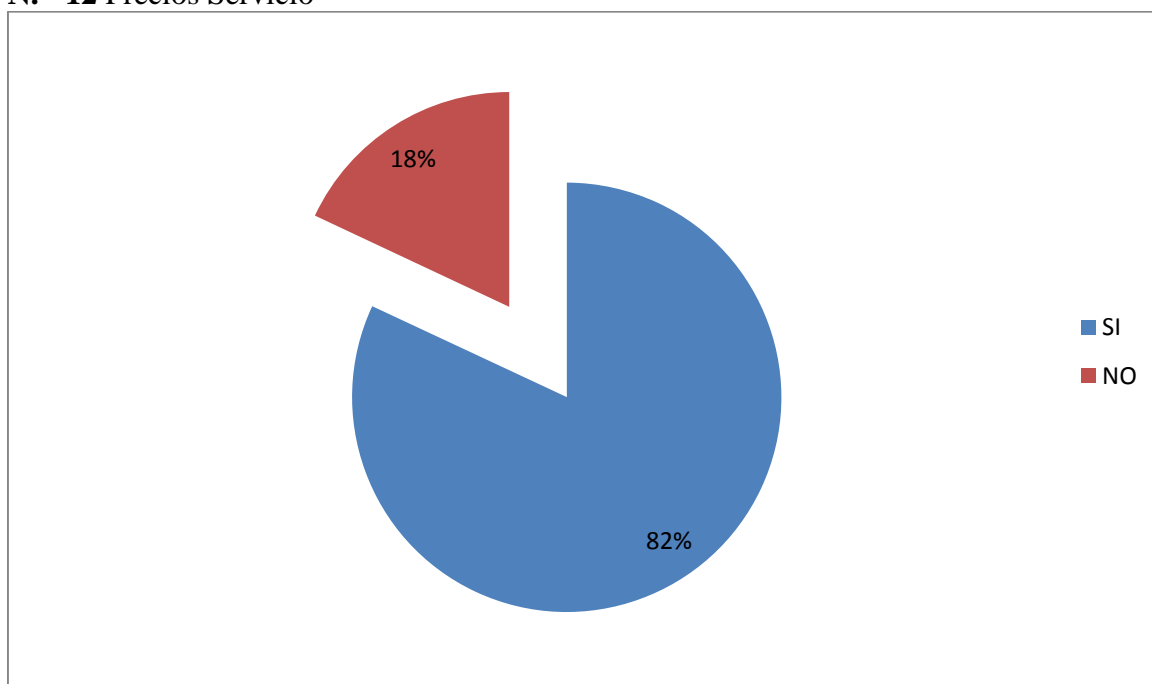
N.- 12 Precios Servicio

Opciones	Frecuencia	Porcentaje (%)
SI	300	82 %
NO	66	18 %
Total	366	100 %

Fuente: Estudiantes Encuesta Técnica

Elaboración por: Autora

N.- 12 Precios Servicio



Análisis: Los resultados de la última pregunta de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, respondieron en un 82% que si están dispuestos a pagar los valores por los recorridos a los diferentes lugares y en un 18% que no están de acuerdo.

4.2 Definición del servicio.

El servicio que brinda esta empresa, es el servicio de transporte escolar desde los lugares de residencia de los estudiantes hasta el campus universitario o viceversa, dentro y fuera de la ciudad.

El propósito de esta empresa es brindar un servicio de calidad, cómodo y seguro a los estudiantes que utilizan este servicio desde sus casas hacia la Universidad Técnica Estatal de Quevedo y viceversa, este tipo de servicio escolar le ofrece una garantía a los usuarios que lo contratan, estas unidades cuentan con una disponibilidad para 17 pasajeros los mismos que tendrán un viaje cómodo y tranquilo, aire acondicionado, seguro para cada uno de los 17 pasajeros contra accidente, esta empresa contará con 12 unidades, así como 12 chóferes con licencia profesional habilitados y capacitados para cumplir y ofrecer este servicio a los estudiantes de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

4.3 Determinación de la demanda actual y futura.

A través de los resultados que obtenidos en la aplicación de las encuestas se pudo conocer en la pregunta N° 8, que la población económicamente activa manifestaron que si están dispuesto a contratar los servicios de la empresa de transporte escolar.

$$DA = 7667 * 0.81 = 6210 \text{ personas}$$

N.- 13 Demanda actual

AÑOS	DEMANDA
2014	6210
2013 (-10%)	5589
2012 (-20%)	4968

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 14 Proyección de la demanda del servicio de transporte escolar desde el año 2012 hasta el 2019

PROYECCIONES	DEMANDA FUTURA
2012	4968
2013	5589
2014	6210
2015	6944
2016	7764
2017	8681
2018	9707
2019	10853

Fuente: Investigación del proyecto
Elaborado por: Autora

Formula Para Calcular El Valor Futuro de la Demanda

$$\mathbf{VF = P (1+i)^n}$$

$$VF = 4968(1+0.1181)^3$$

$$VF = 6944$$

$$\mathbf{VF = P (1+i)^n}$$

$$VF = 4968(1+0.1181)^4$$

$$VF = 7764$$

$$\mathbf{VF = P (1+i)^n}$$

$$VF = 4968(1+0.1181)^5$$

$$VF = 8681$$

$$\mathbf{VF = P (1+i)^n}$$

$$VF = 4968(1+0.1181)^6$$

$$VF = 9707$$

$$\mathbf{VF = P (1+i)^n}$$

$$VF = 4968(1+0.1181)^7$$

$$VF = 10853$$

4.3.1 Análisis de la oferta.

En el Cantón Quevedo no existe una empresa legalmente constituida que brinde estos servicios a instituciones públicas y privadas, pero si existen pocos competidores que buscan obtener contratos directos con los estudiantes a precios elevados, con unidades que no cuentan con las condiciones necesarias para el traslado.

Las estrategias a utilizar por parte de la empresa es lograr la penetración en el mercado, transmitiendo la confianza, la seguridad necesaria y precios justos para que los usuarios tengan el incentivo de contratar nuestros servicios.

Al analizar a nuestros competidores nos podemos dar cuenta de ciertas características, lo cual nos ayudará para poder agruparlos de la siguiente manera: competidores directos & competidores indirectos.

4.3.2 Determinación de la oferta actual y futura.

Para lograr determinar la oferta futura, se calculó por medio de la pregunta N° 8 de las encuestas en donde el 19% de los estudiantes manifestaron que no van a contratar los servicios de la empresa de transporte escolar.

$$OA = 7667 * 0.19 = 1457 \text{ personas}$$

N.- 15 Oferta actual

AÑOS	OFERTA
2014	1457
2013 (-10%)	1311
2012 (-20%)	1166

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 16 Proyección de la oferta del servicio de transporte escolar desde el año 2012 hasta el 2019

PROYECCIONES	OFERTA FUTURA
2012	1166
2013	1311
2014	1457
2015	1629
2016	1821
2017	2036
2018	2272
2019	2544

Fuente: Investigación del proyecto
Elaborado por: Autora

Formula Para Calcular El Valor Futuro

$$VF = P (1+i)^n$$

$$VF = 1166(1+0.1179)^3$$

$$VF = 1629$$

$$VF = P (1+i)^n$$

$$VF = 1166(1+0.1179)^4$$

$$VF = 1821$$

$$VF = P (1+i)^n$$

$$VF = 1166(1+0.1179)^5$$

$$VF = 2036$$

$$VF = P (1+i)^n$$

$$VF = 1166(1+0.1179)^6$$

$$VF = 2276$$

$$VF = P (1+i)^n$$

$$VF = 1166(1+0.1179)^7$$

$$VF = 2544$$

4.3.2.1 Determinación de la demanda insatisfecha.

N.- 17 Demanda Insatisfecha= Demanda Proyectada – Oferta Proyectada

PROYECCIONES	OFERTA FUTURA	DEMANDA FUTURA	DEMANDA INSASTIFECHA
2014	1457	6210	-4753
2015	1629	6944	-5315
2016	1821	7764	-5943
2017	2036	8681	-6645
2018	2276	9707	-7431
2019	2544	10853	-8309

Fuente: Investigación del proyecto
Elaborado por: Autora

4.3.3 Análisis de precios.

Se realizó el análisis de los precios, calculando las distancias de cada cantón hasta el campus universitario, tomando en cuenta la distancia de los domicilios de cada uno de los estudiantes, la empresa ofrece el servicio de puerta a puerta completo en donde el 49% de los encuestados manifestaron que requieren el servicio completo ya que los precios son accesibles y justos.

N.- 18 Precios mínimos mensuales del servicio

Tipo de servicio de puerta a puerta	Precio mínimo mensual servicio completo
Quevedo – Ventanas	65.00
Quevedo – Buena fe	35.00
Quevedo – Valencia	45.00
Quevedo - La Mana	50.00
Quevedo – Mocache	45.00
Quevedo – El Empalme	45.00
Quevedo - Pichincha	70.00
Quevedo – San Carlos	40.00

Fuente: Investigación del proyecto
Elaborado por: Autora

4.4 Estudio Técnico.

El propósito del estudio técnico es para determinar la localización del establecimiento, como está distribuido en sus diferentes áreas, con el propósito de satisfacer las necesidades de la población universitaria brindando un servicio de calidad.

4.4.1 Localización.

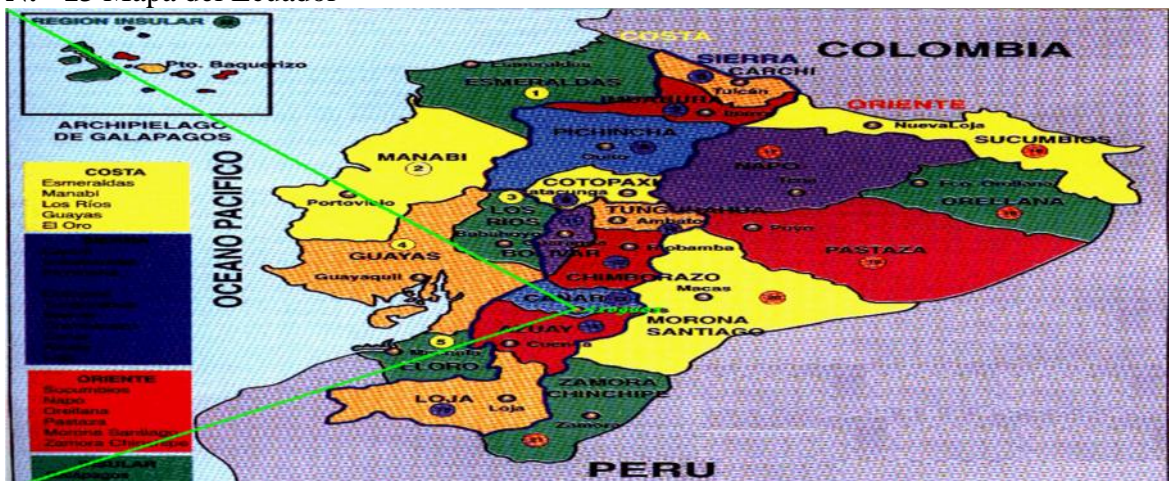
La localización de nuestro proyecto de investigación nos indicará el lugar en donde se ubicarán las instalaciones de la nueva empresa de servicio de transporte escolar, las mismas que consisten en establecer el lugar específico en donde genere liquidez y solvencia para la empresa, la cual deberá estar ubicada cerca del campus universitario para facilitarle a los estudiantes su visita, la localización se divide en: macrolocalización y microlocalización.

4.4.1.1 Macrolocalización.

Ésta empresa de transporte escolar se encontrará localizada en la Provincia de Los ríos, que integra a la región Costa, específicamente en el cantón Quevedo, siendo el principal eje de comunicación de norte a sur, como se indica en los siguientes gráficos:

MAPA DEL ECUADOR

N.- 13 Mapa del Ecuador



Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Autora

MAPA DE LA PROVINCIA DE LOS RÍOS

N.- 14 Mapa de la Provincia de Los Ríos



Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Autora

4.4.1.2 Microlocalización.

En la microlocalización se establece el lugar específico en donde funcionarán las instalaciones de la nueva empresa de transporte de servicio escolar, el cual le permite cumplir con los objetivos establecidos.

MAPA DE LA CIUDAD DE QUEVEDO

N.- 15 Mapa de la ciudad de Quevedo



Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: Autora

N.- 16 Localización de la empresa



Fuente: Investigación de campo
Elaborado por: El Autor

Tamaño

El tamaño del proyecto tiene concordancia con el nivel de inversiones, que se proyecta implementar en la creación de la nueva empresa de transporte escolar en donde brinde un servicio de puerta a puerta a los estudiantes de la universidad técnica estatal de Quevedo desde sus domicilios hacia el campus universitario y viceversa de una manera cómoda y segura.

4.4.2 Mantenimiento de las busetas.

Se debe efectuar un chequeo a menudo sobre el estado de las unidades, cada cierto kilometraje se debe cambiar aceite, regular frenos, alinear y balancear, etc. con el fin de prevenir cualquier tipo de contratiempo con los usuarios en donde la llegada a sus destinos se retrase por motivo de estos inconvenientes. Lo cual nos permita generar una imagen de calidad de nuestro servicio sobre ellos.

4.4.3 Los aspectos más fundamentales.

Entre los principales chequeos que se deben realizar se encuentran:

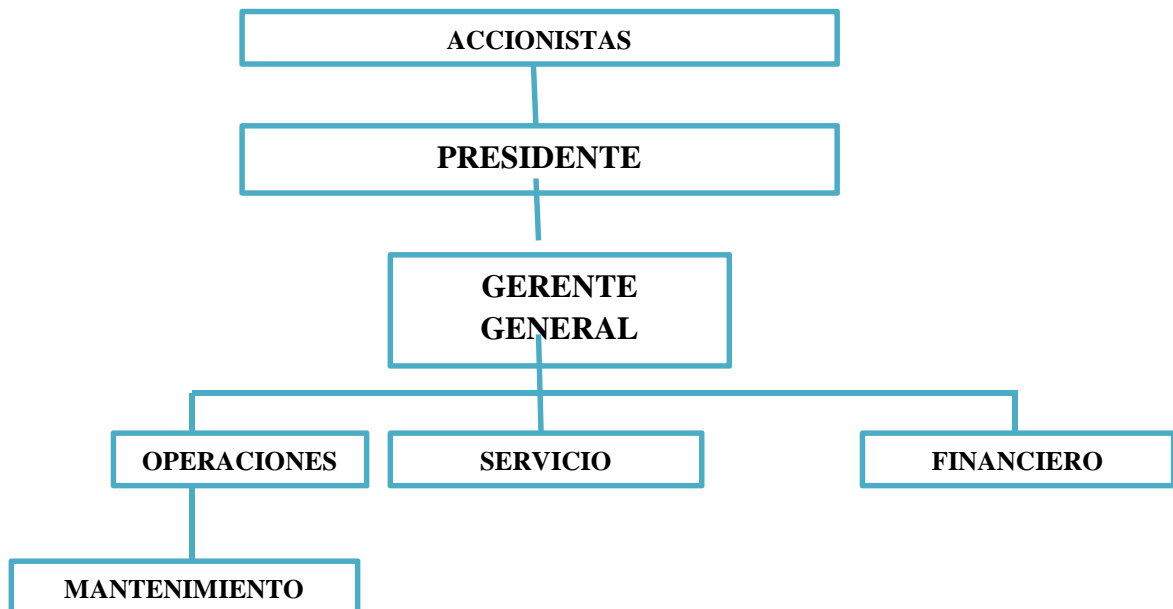
- Revisión de llantas que se encuentren en buen estado.
- Revisión de los frenos que estén en perfectas condiciones.
- Cambio de aceite a tiempo
- Combustible que este completo.
- Alinear y balancear.

4.4.4 Monetario.

Análisis: En el presente proyecto de investigación el estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte escolar arrojó un monto de inversión de \$447.547,30 dólares, valor con el que se debe contar para que se dé la ejecución del proyecto.

4.4.5 Organigrama.

A. Estructural



N.- 17 Organigrama estructural

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5 Estudio Económico y Financiero.

4.5.1 Inversión de Activos fijos.

4.5.1.1 Vehículos busetas escolar.

N.- 19 Busetas escolar

Cantidad	Concepto	Valor unitario	Valor total
12 unidades	Buseta escolar para 17 pasajero	\$26.700,00	\$320.400,00
Total		\$26.700,00	\$320.400,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.1.2 Equipo de Cómputo y Oficina.

N.- 20 Equipo de cómputo y oficina que va a tener la empresa

Cantidad	Concepto	Valor unitario	Valor total
1	Computadoras	\$ 600,00	\$ 600,00
1	Impresora	\$ 500,00	\$ 500,00
1	Teléfono fijo	\$ 100,00	\$ 100,00
2	Celulares	\$ 250,00	\$ 500,00
Total		\$ 1.450,00	\$ 1.700,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.1.3 Materiales, Muebles y Enseres.

N.- 21 Muebles y enseres

Cantidad	Concepto	Valor unitario	Valor total
1	Acondicionador de aire	\$ 600,00	\$ 600,00
	Otros materiales	\$ 900,00	\$ 900,00
1	Escritorio	\$ 300,00	\$ 300,00
2	Sillas giratorias	\$ 120,00	\$ 240,00
10	Sillas	\$ 30,00	\$ 300,00
Total		\$1.950,00	\$2.340,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 22 Activos fijos intangibles.

DETALLE	VALOR ANUAL
Instalaciones	\$ 3.500,00
Gastos de operación	\$ 900,00
Permisos	\$ 400,00
Licencia software	\$ 150,00
TOTAL	\$ 4.950,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 23 Total de inversión en activos.

DETALLE	VALOR ANUAL
Busetas escolar	\$ 320.400,00
Activos fijos intangibles	\$ 4.950,00
Muebles y enseres	\$ 2.340,00
Equipo de cómputo y oficina	\$ 1.700,00
TOTAL	\$ 8.990,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.1.4 Capital de trabajo.

N.- 24 Capital de trabajo.

DETALLE	VALOR MENSUAL	VALOR ANUAL
Servicio básico (agua, energía)	\$ 84,00	\$ 1.008,00
Gasto administrativos	\$ 8.965,28	\$ 107.583,30
Mano de obra directa	\$ 760,00	\$ 9.120,00
Materiales de limpieza	\$ 3,83	\$ 46,00
Mantenimiento y reparación cada 3 meses	\$ 100,00	\$ 400,00
TOTAL		\$ 118.157,30

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.2 Total de inversión.

N.- 25 Total de inversión

DETALLE	VALOR ANUAL
Activos fijos	\$ 329.390,00
Capital de trabajo	\$ 118.157,30
TOTAL	\$ 447.547,30

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

Análisis: El estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte escolar tiene un monto de aproximadamente, \$ **447.547,30** dólares para ejecución del proyecto.

4.5.2.1 Financiamiento.

El siguiente proyecto se financiará mediante la realización de un préstamo a un banco estatal, el Préstamo será Hipotecario en la Corporación Financiera Nacional CFN en vista que se cuenta con las instalaciones y el sitio adecuado, que es de su propiedad.

N.- 26 Fuentes de financiamientos.

Fuente	Valor	
	Absoluto(\$)	Relativo%
Aportes personales	122.903,30	27,46%
Crédito Bancario	324.644,00	72,54%
Total	447.547,30	100%

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

El financiamiento se lo realizará con un préstamo a la Corporación Financiera Nacional: se efectuará un crédito de \$ 324.644,00 con una tasa de interés del 11.79% anual, el plazo para pagar la deuda es de 7 años y la forma de pago se realizará semestralmente.

a) Construir la tabla amortización

DATOS

R=?

A= \$324.644, 00

%= 11, 79%

j= 0, 1179

i= 0, 05895

t= 7 años

n= 14

m= 2

$$R = \frac{A * i}{1 - (1 + i)^{-n}}$$

$$R = \frac{324.644 * 0.1179}{1 - (1 + 0.1179)^{-14}}$$

$$R = \frac{19.137,76}{0.551519428}$$

R=\$ 34.700,01 p/vr

N.- 27 Amortización de una deuda bancaria anual del estudio de factibilidad

Periodo	Interés	Pago semestral	Pago a principal	Deuda después del pago
0				324.644,00
1	19.137,76	34.700,01	15.562,25	309.081,75
2	18.220,37	34.700,01	16.479,64	292.602,11
3	17.248,89	34.700,01	17.451,12	275.150,99
4	16.220,15	34.700,01	18.479,86	256.671,13
5	15.130,76	34.700,01	19.569,25	237.101,88
6	13.977,16	34.700,01	20.722,85	216.379,03

7	12.755,54	34.700,01	21.944,47	194.434,56
8	11.461,92	34.700,01	23.238,09	171.196,47
9	10.092,03	34.700,01	24.607,98	146.588,49
10	8.641,39	34.700,01	26.058,62	120.529,87
11	7.105,24	34.700,01	27.594,77	92.935,10
12	5.478,52	34.700,01	29.221,49	63.713,61
13	3.755,92	34.700,01	30.944,09	32.769,52
14	1.931,76	34.700,01	32.768,25	1.27

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.2.2 Depreciación del método de línea recta.

Depreciación de los activos fijos es de \$ **323.840,00**, con su respectiva vida útil y un 20% como valor de salvamento.

N.- 28 Depreciación de activos fijos (en dólares)

Descripción	Total \$	Vida Útil Años	Valor de salvamento 20%	Tasa de Depre- %	Depreciación Mensual	Depreciación Año 1	Depreciación Año 2	Depreciación Año 3	Depreciación Año 4	Depreciación Año 5
Vehículos busetas escolares	320.400,00	5	64.080,00	20%	4.272,00	51.264,00	51.264,00	51.264,00	51.264,00	51.264,00
Subtotal	320.400,00		64.080,00		4.272,00	51.264,00	51.264,00	51.264,00	51.264,00	51.264,00
Computadora	600,00	4	120,00	25%	10	120,00	120,00	120,00	120,00	
Impresora	500,00	4	100,00	25%	8,33	100,00	100,00	100,00	100,00	
Subtotal	1.100,00		220,00		18,33	220,00	220,00	220,00	220,00	
Acondicionador de aire	600,00	5	120,00	20%	8,00	96,00	96,00	96,00	96,00	96,00
Escritorio	300,00	5	60,00	20%	4,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00
Silla giratoria	240,00	5	48,00	20%	3,20	38,40	38,40	38,40	38,40	38,40
Sillas	300,00	5	60,00	20%	4,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00
Otros materiales	900,00	5	180,00	20%	12,00	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00
Subtotal	2.340,00		468,00		31,20	374,40	374,40	374,40	374,40	374,40
TOTAL:	323.840,00		64.768,00		4.321,53	51.858,40	51.858,40	51.858,40	51.858,40	51.638,40

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.3 Ingresos.

N.- 29 Ingresos

DETALLE	RUBRO
Demanda insatisfecha	5315
Porcentaje estimado de captación de clientes	30%
Precio promedio por el servicio	\$ 320,00
TOTAL	\$ 425.280,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

Los ingresos se los determina por medio de la demanda insatisfecha que existe en la población de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, que requieren contratar el servicio de transporte escolar de puerta a puerta desde diferentes cantones hacia la universidad y viceversa, se espera que el 30% (1329 estudiantes) de esta demanda contraten el servicio de transporte escolar en el primer año y esto se lo multiplica por el precio promedio que se cobra mensualmente por el servicio a cada estudiante que es de 40 dólares mensuales por 8 meses que es el lapso de tiempo que los estudiantes visitan frecuentemente la universidad, dando así un ingreso de \$425.280,00 dólares anual.

N.- 30 Ingresos proyectados

DETALLE	RUBRO
2015	\$ 425.280,00
2016	\$ 446.544,00
2017	\$ 468.871,20
2018	\$ 492.314,76
2019	\$ 516.930,50

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

Las proyecciones de los ingresos están dados por el 5%, porcentaje que se utilizó para realizar proyecciones en proyectos de inversión y cuyo porcentaje hace referencia a la inflación.

4.5.4 Identificación de costo.

N.- 31 Identificación de costos

Gasto por Rutas	Valor
Quevedo – Ventanas	65.00
Quevedo – Buena fe	35.00
Quevedo – Valencia	45.00
Quevedo – La Mana	50.00
Quevedo – Mocache	45.00
Quevedo – El Empalme	45.00
Quevedo – Pichincha	70.00
Quevedo – San Carlos	40.00
Mantenimiento de carros cada 3 mes	100,00
Seguro anual del vehículo	2.000,00
Sueldo de chofer con beneficio de ley	500,00
Llantas nuevas para las busetas (24 llantas)	350,00 c/u

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 32 Prestaciones para el primer año

Nomina	N°	Sueldo mensual	Sueldo anual	13° sueldo	14° sueldo	Aporte al IEES (patronal)	Total de prestaciones para el primer año
Gerente	1	850,00	10.200,00	360,00	360,00	1.137,30	1.857,30
Contador	1	600,00	7.200,00	360,00	360,00	802,80	1.522,80
Secretaria	1	400,00	4.800,00	360,00	360,00	535,20	1.255,20
Choferes	12	6.000,00	72.000,00	360,00	360,00	8.028,00	8.748,00
Bodeguero y limpieza	1	360,00	4.320,00	360,00	360,00	481,68	1.201,68
Operarios	1	400,00	4.800,00	360,00	360,00	535,20	1.255,20
Total	17	8.610,00	103.320,00	2.160,00	2.160,00	11.520,18	15.840,18

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

Cuadro en donde se detallan las prestaciones del primer año de relación del proyecto, en donde se establecen los sueldos mensuales de cada uno de los empleados, sueldos anuales, 13° y 14° sueldo, fondo de reserva, vacaciones y aportes al IEES.

N.- 33 Materiales de aseo

Concepto	Cantidad	Unidad	Costo unitario	Costo anual
Escobas	10		\$ 2,00	\$ 30,00
Bactericida (cloro)	100	Unidades	\$ 0,10	\$ 10,00
Crudo	6	Unidades	\$ 1,00	\$ 6,00
Total				\$ 46,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 34 Servicio básico (agua y energía)

Concepto	Consumo	Costo unitario	Costo anual
Consumo de agua	Consumo fijo 4 mensual	\$ 4,00	\$ 48,00
Energía eléctrica	941 kwh por mes	\$ 80,00	\$ 960,00
Mantenimiento y reparación cada 3 meses		\$ 100,00	\$ 400,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 35 Mantenimiento y reparación

Concepto	Costo unitario	Costo anual
Mantenimiento y reparación cada 3 meses	\$ 100,00	\$ 400,00
Total		\$ 400,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 36 Costo de mano de obra directa

Concepto	N° empleado	Sueldo mensual	Sueldo anual
Operario	1	\$ 400,00	\$ 4.800,00
Bodeguero y limpieza	1	\$ 360,00	\$ 4.320,00
Total			\$ 9.120,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 37 Presupuesto de costo de producción

Concepto	Valor anual
Llantas	\$ 8.400,00
Combustible	\$ 7.200,00
Otros gastos	\$ 46,00
Agua	\$ 66,00
Energía	\$ 960,00
Mantenimiento	\$ 400,00
Mano de obra directa	\$ 9.120,00
Total	\$ 26.192,00

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 38 Costo total de operaciones

Concepto	Costo	Porcentaje
Costo de producción	\$ 26.192,00	19,58 %
Costo de administración	\$ 107.583,30	80,42 %
Total	\$ 133.775,30	100 %

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 39 Gastos de administración

Concepto	Valor anual	Prestaciones sociales	Sueldo + prestaciones
Gerente	\$ 10.200,00	\$ 1.857,30	\$ 12.057,30
Contador	\$ 7.200,00	\$ 1.522,80	\$ 8.722,80
Secretaria	\$ 4.800,00	\$ 1.255,20	\$ 6.055,20
Choferes	\$ 72.000,00	\$ 8.748,00	\$ 80.748,00
Total			\$ 107.583,30

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 40 Total de gastos de administración

Conceptos	Costos
Sueldo del personal	\$ 107.553,30
Gasto de oficina	\$ 1.700,00
Total	\$ 109.253,30

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 41 Costo total de operaciones + depreciación

Concepto	Costo
Costo de producción	\$ 26.192,00
Costo de administración	\$ 107.583,30
Depreciación	\$ 51.858,40
Total	\$ 185.633,70

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

N.- 42 Egresos

DETALLE	2015	2016	2017	2018	2019
GASTOS FIJOS					
Servicio básico	1.008,00	1.058,40	1.111,32	1.166,89	1.225,23
Gasto administrativos	107.583,00	112.962,15	118.610,26	124.540,77	130.767,81
Costo de mano de obra directa	9.120,00	9.576,00	10.054,80	10.557,54	11.085,42
Materiales de oficina	1.700,00	1.785,00	1.874,25	1.967,96	2.066,36
Materiales de limpieza	46,00	48,30	50,72	53,26	55,92
Mantenimiento y reparación	400,00	420,00	441,00	463,05	486,20
Amortización	69.400,02	69.400,02	69.400,02	69.400,02	69.400,02
Depreciación	51.858,40	51.858,40	51.858,40	51.858,40	51.638,40
TOTAL DE GASTOS FIJOS	241.115,42	247.108,27	253.400,77	260.007,89	266.945,36
GASTOS VARIABLES					

Seguro del vehículo	2.000,00	2.100,00	2.205,00	2.315,25	2.431,01
Llantas	8.400,00	8.820,00	9.261,00	9.724,05	10.210,25
Combustibles	7.200,00	7.560,00	7.938,00	8.334,90	8.751,65
TOTAL DE GASTOS VARIABLES EGRESOS	17.600,00	18.480,00	19.404,00	20.374,20	21.392,91
EGRESOS	258.715,42	265.588,27	272.804,77	280.382,09	288.338,27

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.5 Estados de pérdidas y ganancias.

N.- 43 Estados de pérdidas y ganancias

DETALLE	2015	2016	2017	2018	2019
Ingresos	425.280,00	446.544,00	468.871,20	492.314,76	516.930,50
Egresos	258.715,42	265.588,27	272.804,77	280.382,09	288.338,27
UTILIDAD BRUTA	166.564,58	180.955,73	196.066,43	211.932,67	228.592,23
UTILIDAD ANTES DE 15% PARTICIPACIÓN EMPLEADOS					
	24.984,69	27.143,36	29.409,96	31.789,90	34.288,83
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	141.579,89	153.812,37	166.656,47	180.142,77	194.303,40
IMPUESTO A LA RENTA 25 %	35.394,97	38.453,09	41.664,12	45.035,69	48.575,85
UTILIDAD NETA	106.184,92	115.359,28	124.992,35	135.107,08	145.727,55

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.6 Flujo neto.

N.- 44 Flujos de fondo netos

conceptos	Años				
	1	2	3	4	5
(+) utilidad neta	106.174,92	115.359,28	124.992,35	135.107,08	145.727,55
(+) depreciación	51,858,40	51,858,40	51,858,40	51,858,40	51,638,40
(-) principal	32,041,89	35,894,98	40,291,10	45,182,56	50,666,60
flujo de fondos neto	125.991,43	131.322,70	136.559,65	141.752,92	146.699,35

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

4.5.7 Métodos para determinar la Rentabilidad.

- VAN (Valor Actual Neto)
- TIR (Tasa Interna De Retorno)
- RBC (Relación de Beneficio de Costo)

4.5.7.1 Valor Actual Neto.

El VAN es la Tasa interna de descuento que le da el banco para invertir, se resta la inversión con el valor actual neto y si el VAN es positivo la inversión es rentable.

Valor: 447.547,30

Interés: 11,79%

$$\text{VAN} = -I + \frac{F}{(1+i)^1} + \frac{F}{(1+i)^2} + \frac{F}{(1+i)^3}$$

$$\text{VAN} = -447.547,30 + \frac{1.94}{(1+0,1179)^1} + \frac{1.37}{(1+0,1179)^2} + \frac{1.56}{(1+0,1179)^3} + \frac{1.79}{(1+0,1179)^4} + \frac{1.63 + 6.70}{(1+0,1179)^5}$$

$$\text{VAN} = -447.547,30 + 112.451,04 + 105.083,35 + 97.749,27 + 90.765,37 + 121.123,54$$

$$\text{VAN} = -447.547,30 + 527.172,57$$

$$\text{VAN} = 79.625,27$$

Valor: 447.547,30

Interés: 18,202 %

$$VAN = -I + \frac{F_1}{(1+i)^1} + \frac{F_2}{(1+i)^2} + \frac{F_3}{(1+i)^3}$$

$$VAN = -447.547,30 + \frac{1.94}{(1+0,1)^1} + \frac{1.37}{(1+0,1)^2} + \frac{1.56}{(1+0,1)^3} + \frac{1.79}{(1+0,1)^4} + \frac{1.63 + 6.70}{(1+0,1)^5}$$

$$VAN = -447.547,30 + 106.589,93 + 93.991,84 + 82.689,03 + 72.616,07 + 91.647,20$$

$$VAN = -447.547,30 + 447.534,07$$

$$VAN = -13,23$$

Valor: 447.547,30

Interés: 18,20 %

$$VAN = -I + \frac{F_1}{(1+i)^1} + \frac{F_2}{(1+i)^2} + \frac{F_3}{(1+i)^3}$$

$$VAN = -447.547,30 + \frac{1.94}{(1+0,1)^1} + \frac{1.37}{(1+0,1)^2} + \frac{1.56}{(1+0,1)^3} + \frac{1.79}{(1+0,1)^4} + \frac{1.63 + 6.70}{(1+0,1)^5}$$

$$VAN = -447.547,30 + 106.591,73 + 93.995,02 + 82.693,23 + 72.620,98 + 91.654,95$$

$$VAN = -447.547,30 + 447.555,91$$

$$VAN = 8,61$$

Análisis: Si el van es positivo le conviene poner en marcha el proyecto y si es igual al TIR igualmente, pero si es negativo se tendría que realizar algunos ajustes.

4.5.7.2 Tasa Interna de Retorno.

El TIR es la tasa interna mía de retorno

DATOS:

Tm= 18,20%

TM= 18,202%

$$VAN_{Tm} = 8,61$$

$$VAN_{TM} = -13,23$$

Formula del TIR

$$TIR = T_m + (TM - T_m) \left[\frac{V_i}{V_i - V_0} \right]$$

$$TIR = 18,20 + (18,202 - 18,20) \left[\frac{8,6}{8,6 - (-1,2)} \right]$$

$$TIR = 18,20 + (0,002) \left[\frac{8,6}{2,8} \right]$$

$$TIR = 18,20 + (0,002) (0,40)$$

$$TIR = 18,20 + 0,0008$$

$$TIR = 18,201\%$$

Análisis: La tasa interna de retorno es el flujo de efectivos que vienen del 1ero, 2do, 3er, 4to y 5to año, igual o exactamente a la inversión que se va a realizar en la creación de la empresa de transporte escolar, si la tasa interna es positiva y mayor que la tasa que realizamos el préstamo del proyecto es factible.

4.5.7.3 Relación Beneficio – Costo (Dólares).

El coste-beneficio es una herramienta financiera que nos ayuda a medir los costos con los beneficios asociados a un proyecto de inversión con el fin de evaluar su rentabilidad.

N.- 45 Relación Beneficio - Costo

Años	Ingresos	Egresos
0		
1	425.280,00	258.751,42
2	446.544,00	265.588,27
3	468.871,20	272.804,77
4	492.314,76	280.382,09
5	516.930,50	288.338,27
TOTAL	2.349.940,46	1.365.864,82

Fuente: Investigación del proyecto

Elaborado por: Autora

$$B/C = \frac{B}{E}$$

$$B/C = \frac{2.349.940,46}{1.365.864,82}$$

$$B/C = 1.72$$

En la tabla 45 Relación Beneficio – Costo nos demuestra la evaluación financiera de la inversión que arroja un Van Mayor a cero, una Tasa Interna de Retorno Positiva y una Relación Beneficio Costo que demuestra que por cada dólar invertido se va a obtener una ganancia de \$0,72ctvs. Estos indicadores financieros permiten a los inversionistas tomar la decisión de invertir en el proyecto.

4.6 Discusión.

Mediante la realización del estudio de mercado se observó que las personas encuestadas en la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, expresaron su aceptación por la creación de la empresa de transportes escolar que brindara un servicio de puerta a puerta, con acuerdo con (Baca G. , 2010). Que estudio de mercado se denomina a la primera parte de la investigación formal del estudio. Consta de la determinación y cuantificación de la demanda y la oferta, el análisis de los precios y el estudio de la comercialización. Aunque la cuantificación de la oferta y la demanda pueden obtenerse fácilmente de fuentes de información secundarias en algunos productos, siempre es recomendable la investigación de las fuentes primarias, ya que proporcionan información directa, actualizada y mucho más confiable que cualquier otra fuente de datos.

Por medio del estudio financiero se obtuvieron los siguientes resultados:

El VAN es de \$ **79.625,27**, por lo tanto es positivo y conveniente en donde se refleja que el proyecto es viable, lo que concuerda con (Baca G. , 2010), que llama también valor presente neto, es el resultado de la diferencia entre los ingresos actualizados y los costos actualizados, a una determinada tasa de descuento o de oportunidad de capital.

La **Tasa Interna de Retorno (TIR)** del proyecto es de **18,201%**, la misma que nos indica que el proyecto es rentable, debido que la TIR es mayor que la tasa de interés del préstamo. (Baca G. , 2010). La tasa interna de retorno está definida como aquella tasa de interés o descuento que hace que el valor actual neto de una inversión sea igual a cero.

La Relación Beneficio Costo (**B/C**) es de \$ **1.72**, que indica que por cada dólar invertido se tiene una ganancia de \$0,72ctvs. Indicadores financieros que permiten a los inversionistas tomar la decisión de invertir en el proyecto, lo que concuerda con (Chain N. S., Proyectos de Inversión formulación y evaluación, 2011), quien manifiesta que la relación beneficio costo compra el valor actual de los beneficios proyectados con el valor actual de los costos, incluido la inversión. El método lleva a la misma regla de decisión del VAN, ya que cuando este es cero, la relación beneficio costo será igual a uno. Si el VAN es mayor que cero la relación beneficio será mayor que uno y si el VAN es negativo, esta será menor que uno.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones.

Mediante la información obtenida de las encuestas realizadas se llega a las siguientes conclusiones:

- A través del estudio de mercado que se realizó se logró establecer que existe una demanda potencial por cubrir para el primer año de 6944 lo que justifica la ejecución para la creación de la empresa de transporte en el cantón Quevedo.

- Por medio del estudio técnico, se determinó que la inversión total del proyecto es de \$ 447.547,30, para la implementación de la empresa como vehículos, tecnología y así como la infraestructura física.

- El estudio económico- financiero permite la toma de decisión de invertir de manera inmediata en este proyecto, considerando que los indicadores financieros aplicados son positivos con un valor actual neto (VAN) de \$ 79.625,27, una tasa interna de retorno (TIR) de 18,201% y la relación costo beneficio (BC) de \$ 1.72, lo cual indica que por cada \$ 1 invertido se va a tener una ganancia de \$ 0.72 centavos, esto quiere decir que este proyecto es rentable por lo cual se considera viable para su ejecución

5.2 Recomendaciones.

- Empezar en estrategias de mercado, que permitan cubrir las distintas necesidades existentes de la población e incrementar las plazas de trabajo y de esa forma obtener mayor participación en el mercado.

- Realizar el mantenimiento a los vehículos para que se mantengan en buen estado para poder brindar un servicio de calidad a la comunidad universitaria y mejorar la calidad de vida de los estudiantes, e ir implementando más unidades para poder cubrir todo el mercado económicamente activo.

- Aprovechar la viabilidad económica de la inversión, mantener la rentabilidad de manera continua y buscar nuevos mercados para expandirse.

CAPITULO VI
BIBLIOGRAFÍA

6.1 Literatura citada.

- Alarcón, P. G. (2014). *Estudio de factibilidad de un producto innovador de cafe*. Estados Unidos : Palibrio Llc.
- Arturo Morales Castro, J. A. (2010). Proyectos de Inversion Evaluación y Formulación. En J. A. Arturo Morales Castro, *Proyectos de Inversion Evaluación y Formulación* (pág. 402). Mexico: McGRAW - HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A DE C.V.
- Baca, G. (2010). *Evaluación de Proyectos*. México: Mc Graw Hill.
- Baca, U. G. (2012). *Evaluación de proyectos*. México: Mc Graw Hill.
- Berghe, E. V. (2010). Gestión y Gerencia Empresariales aplicadas al siglo XXI. En E. V. Berghe, *Gestión y Gerencia Empresariales aplicadas al siglo XXI* (pág. 354). Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Berghe, E. V. (2011). *Gestión Y Gerencia*. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Castro, j. A. (2010). *Proyectos de inversión*. México: Mc Graw Hill.
- Chain, N. S. (2009). *Preparación y Evaluación de Proyectos*. México: Mc Graw Hill .
- Chain, N. S. (2011). Proyectos de Inversión formulación y evaluación. En N. S. Chain, *Proyectos de Inversión formulación y evaluación* (pág. 544). Santiago de Chile: PEARSON.
- Chain, N. S. (s.f.). *Proyectos de Inversion*.
- Chiavenato, I. (2011). *Planeación Estratégica* . México: Mc Graw Hill.
- CLOW, K. E. (2010). Publicidad, promoción y comunicación integral en marketing. En K. E. CLOW, *Publicidad, promoción y comunicación integral en marketing* (pág. 472). México: PEARSON EDUCACIÓN.
- Córdova, M. (2010). *Evaluación de Proyectos* . Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Espinoza, S. F. (2010). *los proyectos de inversion* . Costa Rica: Tecnologica.
- Gangotena, R. (4 de Diciembre de 2012). Comercio al por Menor. *Diario Hoy*, pág. 4.
- García, G. F. (2010). *Guía para elaborara palnes de negocios*. Quito: Ecuador.
- GITMAN, L. J. (2010). Principios de Administración Financiera. En L. J. GITMAN, *Principios de Administración Financiera* (pág. 688). México: Pearson Education.
- González, A. S. (2010). Marketing para emprendedores . En A. S. González, *Marketing para emprendedores* (pág. 160). Bogotá: Ecoe Ediciones.

- Herrera, J. E. (2010). LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente. En J. E. Herrera, *LOS PROYECTOS: la razón de ser del presente* (pág. 192). Bogotá: Ecoe Ediciones .
- Herrera, J. E. (2010). Proyectos enfoque gerencial. En J. E. Herrera, *Proyectos enfoque gerencial* (pág. 256). Bogotá: ECOE EDICIONES.
- Herrera, J. E. (2010). *Proyectos Enfoque Gerencial*. Bogotá: Ecoe Ediciones .
- Jairo Dario Murcia Murcia, F. N. (2011). Proyectos, Formulación y criterios de evaluación. En F. N. Jairo Dario Murcia Murcia, *Proyectos, Formulación y criterios de evaluación*. (pág. 496). Colombia: Alfaomega Colombiana S.A.
- Malhotra, N. K. (2011). *Investigación de mercados*. México: Pearson.
- Miranda, J. J. (2012). Gestión de proyectos: evaluación financiera, económica, social, ambiental. En J. J. Miranda, *Gestión de proyectos: evaluación financiera, económica, social, ambiental*. (pág. 494). Bogotá : MM editores.
- Morales, C. J. (2010). *Proyectos de inversión*. México: Mc Graw Hill.
- Oceano. (2012). *Diccionario enciclopédico*. Barcelona: Editorial Oceano.
- Orozco, J. d. (2010). Evaluación Financiera de Proyectos. En J. d. Orozco, *Evaluación Financiera de Proyectos* (pág. 340). Colombia: Ecoe Ediciones.
- Padilla, M. C. (2011). Formulación y Evaluación de proyectos. En M. C. Padilla, *Formulación y Evaluación de proyectos* (pág. 360). Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Sampieri, R. H. (2010). *Metodología de la investigación* . México: Mc Graw Hill .
- Sapag, N. (2010). *Proyectos de inversión, formulación y evaluación*. México: Mc Graw Hill.
- Social, I. L. (2010). Guía para presentación de Proyectos. En I. L. Social, *Guía para presentación de Proyectos*. Mexico: Siglo Veintiuno.
- Torres, M. A. (2010). *Precio Unitario*. Villahermosa Tabasco: ISBN.
- Urbina, G. B. (2010). Evaluación de Proyectos. En G. B. Urbina, *Evaluación de Proyectos* (pág. 318). Mexico: Mc Graw- Hill/ Interamericana Editores .
- Urbina, G. B. (2010). *Evaluación de Proyectos*. México: Mc Graw Hill.
- Uribe, J. A. (2012). Plan de negocio para pequeñas empresas. En J. A. Uribe, *Plan de negocio para pequeñas empresas* (pág. 346). Bogotá: Ediciones de la U.
- Uribe, J. A. (2012). *Plan de Negocio para pequeñas empresas*. Bogotá: Ediciones de la U-Transversal.
- Vélez, G. A. (2008). *Proyectos Formulación, Evaluación y Control*. Colombia: ACEditores.
- Velez, G. A. (2010). Proyectos, Formulación, Evaluación y Control. En G. A. Velez, *Proyectos, Formulación, Evaluación y Control* (pág. 589). Colombia: AC Editores.

CAPITULO VII

ANEXOS

7.1 Anexos 1



UNIVERSIDAD TECNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE INGENIERÍA EN GESTION EMPRESARIAL

ENCUESTA PARA EVALUAR EL GRADO DE ACEPTACION EN LA CREACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DIRIGIDO A LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO, COMO PARTE DE UN PROYECTO DE GRADO DE LA CARRERA DE ING. GESTION EMPRESARIAL

1. ¿Necesita un servicio de transporte para movilizarse desde y hacia la universidad técnica estatal de Quevedo?

Si

No

Porque.

2. ¿Le gustaría que una empresa ofrezca el servicio de transporte?

Si

No

Porque

3. ¿Usted cuenta con vehículo propio para movilizarse hacia el campus universitario?

Si

No

Porque

4. ¿Cuál es su necesidad de servicio de transporte?

Solo ingreso

Solo retorno

Completo

5. ¿Cómo le gustaría pagar por el servicio de transporte?

Diario

Quincenal

Mensual

6. ¿En qué horario estudia?

Mañana

Tarde

Noche

7. ¿De qué sector viene usted?

Buena fe

El Empalme

Mocache

Quinsaloma

La mana

Ventanas

Pichincha

San Carlos

8. ¿Estaría dispuesto a utilizar el servicio de transporte?

Si

No

Porque

9. ¿Hasta qué hora de la noche hay buses urbanos como: selectivo, ejecutivo, coop.

7 de octubre?

Hasta las 20:00

Hasta las 21:00

Hasta las 22:00

Hasta las 23:00

10. ¿Hasta qué hora de la noche hay transporte escolar intercantonales - interparroquial?

Hasta las 20:00

Hasta las 21:00

No tienen horario

11. ¿La falta de transporte afecta su jornada de estudios?

Si

No

12. ¿Estaría dispuesto a pagar por el servicio de transporte de Quevedo – Ventanas \$65, Quevedo – Buena Fe \$35, Quevedo – Valencia \$45, Quevedo – La Maná \$50, Quevedo – Mocache \$45, Quevedo – El Empalme \$45, Quevedo – Pichincha \$70, Quevedo – San Carlos \$40?

Si

No
