

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL
ECUADOR SEDE ESMERALDAS**



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR
SEDE ESMERALDAS



FACULTAD CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA

INFORME FINAL DE PROYECTO DE DISERTACION DE GRADO

TEMA:

***“IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
COMERCIAL EN LA PUCESE PARA UNA MOVILIZACIÓN SEGURA DE SUS
ESTUDIANTES DE ACUERDO A LAS JORNADAS ACADÉMICAS”***

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO EN CONTABILIDAD Y
AUDITORIA C.P.A.**

Autora:

KARLA ROMINA NAVARRETE GUERRERO


Asesor:

Econ. Roxana Benítez Cañizares

Esmeraldas- Ecuador

Diciembre del 2011

Trabajo de Tesis aprobada luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas PUCESE, previo la obtención del Título de Ingeniería Auditoría Contable



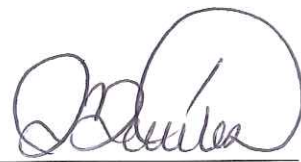
Lector 1



Lector 2



Director de Escuela



Director de Tesis

Fecha: _____

AUTORIA

Yo, Karla Romina Navarrete Guerrero, declaro que la presente investigación enmarcada en el actual trabajo de tesis es absolutamente original, autentico y personal.

En virtud que el contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica de la autora. El patrimonio intelectual del mismo pertenece a la PUCESE.


Karla Romina Navarrete Guerrero
C.I.: 080174379-0

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mis padres y a mis hermanos, ya que sin su apoyo incondicional no hubiera culminado esta meta.

A mi querido hijo para que sea tomado como fuente de inspiración y compruebe que nunca es tarde para culminar una meta, solo es cuestión de perseverancia, esfuerzo y empeño.

A las autoridades de la PUCESE para que tengan presente una realidad existente que puede ser solucionada con la implementación del presente proyecto.

A todos y cada uno de los miembros de la comunidad PUCESE, sea alumno, docente o autoridad, quienes en algún momento han sentido la necesidad de contar con un Servicio de Transporte Seguro y Exclusivo disponible al pie del parqueadero.

AGRADECIMIENTO

A Dios Padre por brindarme un sinfín de bendiciones y por permitirme culminar una de las primeras metas profesionales.

A mis padres e hijo por toda la comprensión y apoyo incondicional brindado.

A todos mis queridos profesores que en algún momento impartieron sus conocimientos, en especial a la Ing. Cecilia Velasco y al Lcdo. Patricio Martínez, por su orientación desinteresada en la ejecución de esta investigación.

A las Autoridades de la PUCESE, quienes mostraron toda su predisposición y colaboraron con información fundamental para la culminación del presente proyecto.

A mi Asesora Econ. Roxana Benítez por la confianza deposita en mi como persona y como nuevo profesional.

Y a todas las personas que de alguna manera aportaron con información para el desarrollo y culminación de este proyecto.

INDICE DE CONTENIDOS

AUDITORIA	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
INDICE DE CONTENIDOS	vi
INDICE DE TABLAS	xii
INDICE DE GRAFICOS	xiii
RESUMEN EJECUTIVO	xiv
ABSTRACT	xv
INTRODUCCION	xvi

CAPITULO 1

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACION

1.1. PROBLEMA	1
1.2. JUSTIFICACION	2
1.3. OBJETIVOS	3
1.3.1. OBJETIVOS GENERALES	3
1.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS	3

CAPITULO 2

MARCO TEORICO DE LA INVESTIGACION

2.1.	MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACION	4
2.1.1.	MARCO DE REFERENCIA	4
2.1.1.1	ANTECEDENTES DEL ESTUDIO	4
2.3.	MARCO LEGAL	8
2.3.1.	LEY ORGANICA DE TRANSPORTE	8
2.4.	METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION	15
2.4.1.	ASPECTOS METODOLOGICOS	15
2.4.1.1.	METODOS DE ESTUDIO	15
2.4.1.2.	TECNICAS DE ESTUDIO	15
2.4.1.3.	FORMAS DE INVESTIGACION	16
2.4.1.4.	TIPOS DE INVESTIGACION	16
2.4.2.	FUENTES DE INVESTIGACION	17
2.5.	ANALISIS DE DATOS	18
2.6.	OPERACIONALIDAD DE LAS VARIABLES	20
2.6.1.	OBJETIVOS DE LAS VARIABLES	20

CAPITULO 3

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION

3.1.	CARACTERISTICAS DEL MERCADO DEL PROYECTO	21
3.2.	FUNCION DE LA DEMANDA	23

3.2.1	ESTRUCTURA DE PREFERENCIAS Y GUSTOS	24
3.2.2.	NIVEL DE INGRESOS DE LA DEMANDA	25
3.2.3.	PRECIOS RELACIONADOS	26
3.2.4.	DEMANDA INELASTICA	27
3.2.5.	CONDICIONES DEL MERCADO	28
3.2.6.	DURABILIDAD DEL SERVICIO	28
3.2.7.	CONDICIONES DE CONSUMO DEL SERVICIO	29
3.3.	OFERTA DEL SERVICIO	30
3.3.1.	INCENTIVO NACIONAL	30
3.3.2.	REQUERIMIENTOS DE TECNOLOGIA	30
3.3.3.	BIENES SUSTITUTOS EXISTENTES EN EL MERCADO	30
3.4.	ESTUDIO DE MERCADO	32
3.4.1.	MERCADO PROVEEDOR	32
3.4.2.	MERCADO COMPETIDOR	33
3.4.3.	POSICION DEL PROYECTO FRENTE A LA COMPETENCIA	34
3.4.4.	ESTRATEGIA COMERCIAL	36
3.4.4.1.	MERCADO DISTRIBUIDOR	36
3.4.4.2.	VARIABLES EXTERNAS	38
3.4.4.3.	ANALISIS FODA	39
3.4.4.4.	ESTRATEGIAS, VENTAS, PROMOCION	41
3.5.	INGENIERIA DEL PROYECTO	44
3.5.1.	PROYECCION DE VENTAS	44
3.5.1.1	ESCENARIO OPTIMISTA	44
3.5.1.2.	ESCENARIO MODERADO	45
3.5.1.3.	ESCENARIO PESIMISTA	46

3.5.2. CARACTERISTICAS DEL SERVICIO	47
3.5.3. PROCESO DE COMERCIALIZACION	47
3.5.4. DESCRIPCION DEL PROCESO	47
3.5.5. DESCRIPCION DE RUTAS	48
3.5.6. DESCRIPCION DE HORARIOS	55
3.5.7. FLUJO DE PROCESOS	57
3.5.8. SISTEMA DE COMERCIALIZACION	58
3.5.9. TAMAÑO DEL MERCADO	58
3.5.10. DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO	60
3.5.11. DISPONIBILIDAD DE CAPITAL	60
3.5.12. LOCALIZACION Y TAMAÑO	61
3.5.13. INVERSION DEL MONTAJE DE OFICINAS	62
3.5.14. INVERSION DE ACTIVOS FIJOS	62
3.6. ESTUDIO ORGANIZACIONAL Y LEGAL	63
3.6.1. NOMBRE DEL NEGOCIO	63
3.6.2. LOGOTIPO DE LA EMPRESA	63
3.6.3. SLOGAN	64
3.6.4. CARACTERISTICAS Y TIPO DE ORGANIZACIÓN	64
3.6.5. MISION, VISION Y OBJETIVOS	66
3.6.6. REQUERIMIENTO DE CAPITAL HUMANO	67
3.6.7. ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL	69
3.6.8. TRÁMITES Y PERMISOS PARA EL FUNCIONAMIENTO	70
3.6.8.1. REQUISITOS PARA FORMAR CIA ANONIMA	70
3.6.8.2. REQUISITOS PERMISO DE OPERACIÓN	71

3.6.8.3.	REQUISITOS PARA MATRICULAR VEHICULOS	72
----------	--------------------------------------	----

CAPITULO 4

ESTUDIO Y ANALISIS FINANCIERO

4.1.	DETERMINACION DE COSTOS	73
4.1.1.	COSTOS DE EQUIPOS DE OFICINA	73
4.1.2.	COSTOS DE ENSERES Y MUEBLES	73
4.1.3.	COSTO DE VEHICULOS	74
4.1.4.	COSTOS DE HERRAMIENTAS DE TRABAJO	74
4.1.5.	COSTOS DE EQUIPO DE COMPUTACION	75
4.1.6.	COSTOS DE CONSTITUCION	75
4.2.	DETERMINACION DE GASTOS	75
4.2.1.	GASTOS ADMINISTRATIVOS	75
4.2.2.	GASTOS DE SUMINISTROS DE OFICINA	76
4.2.3.	GASTOS DE SERVICIOS BASICOS	76
4.2.4.	GASTOS DE MANTENIMIENTO	77
4.2.5.	GASTOS DE SEGUROS ANUALES	77
4.2.6.	GASTOS DE ARRIENDO	77
4.2.7.	GASTOS DE PUBLICIDAD	78
4.2.8.	GASTO DE MANTENIMIENTOS COMPUTADORAS	78
4.2.9.	GASTOS FINANCIEROS	78
4.2.10.	DETERMINACION DE INVERSION FIJA	78
4.2.11.	DETERMINACION DEL PRECIO	80
4.2.12.	DETERMINACION DE INGRESOS	81

4.2.13. ESTADO DE SITUACION FINANCIERA	82
4.2.14. DEPRECIACIONES	83
4.2.15. FUENTES DE FINANCIAMIENTO	83
4.2.16. REQUISITOS PARA EL CREDITO	84
4.2.17. TABLA DE AMORTIZACION	86
4.2.18. ESTADO DE RESULTADO PROYECTADO	88
4.3. ANALISIS DE SENSIBILIDAD	89
4.3.1. PUNTO DE EQUILIBRIO	90

CAPITULO V

MEDICION DE IMPACTOS DEL PROYECTO

5.1. IMPACTO ECONOMICO	94
5.2. IMPACTO SOCIAL	95
5.3. IMPACTO GENERAL	96
CONCLUSIONES	97
RECOMENDACIONES	98
GLOSARIO	100
BIBLIOGRAFIA	102
ANEXOS	106

INDICE DE TABLAS

TABLA 1	Precios Relacionados	27
TABLA 2	Definición de Rutas	37
TABLA 3	Aporte de Capital	60
TABLA 4	Tabla de Amortización	86

INDICE DE CUADROS

CUADRO # 1	Alumnos Matriculados a Febrero 2011	19
CUADRO # 2	Mercado Proveedores	32
CUADRO # 3	Mercado Competidor	33
CUADRO # 4	Precios de la Competencia	34
CUADRO # 5	Escenario Optimista	45
CUADRO # 6	Escenario Moderado	45
CUADRO # 7	Escenario Pesimista	46
CUADRO # 8	Horarios de Recorridos	56
CUADRO # 9	Alumnos Matriculados a Mayo 2011	59
CUADRO # 12	Bienes y Vehículos	74
CUADRO # 16	Gasto de Sueldos	76
CUADRO # 21	Inversión Fija Inicial	79
CUADRO # 23	Estado de Situación Inicial	82
CUADRO # 24	Fuente de Financiamiento	83
CUADRO # 25	Análisis de Sensibilidad	89
CUADRO # 26	Punto de Equilibrio	91

CUADRO # 27	Niveles de Impacto	93
CUADRO # 28	Impacto Económico	94
CUADRO # 29	Impacto Social	95
CUADRO # 30	Impacto General	96

INDICE DE GRAFICO

GRAFICO 1	Aceptación del Servicio por los Alumnos	24
GRAFICO 2	Medios de Transportes más Utilizados	25
GRAFICO 3	Porcentaje de alumnos que laboran	26
GRAFICO 4	Porcentaje de alumnos con Vehículo Propio	31
GRAFICO 5	Horas más comunes en subir a la PUCESE	34

RESUMEN EJECUTIVO

El desarrollo del presente proyecto de investigación nació de la inquietud y el sentimiento emprendedor de querer solucionar una necesidad existente en los alumnos de la universidad. Al ir avanzando en la investigación se determinó que la necesidad de un medio de transporte que permita la movilización segura no era solo exclusivo de los estudiantes sino también de gran parte del personal docente, de aquellos que no cuentan con un vehículo propio que le permita moverse; y muchas veces también es una necesidad para el personal administrativo que a pesar de tener un medio de transporte fijo, se tienen que quedar laborando horas extras por el cumplimiento de sus funciones mucho más cuando es tiempo de matrículas, es decir la implementación de un servicio de transporte comercial para la movilización segura de sus estudiantes beneficiaría a toda la comunidad PUCESE.

Por las razones antes expuestas el desarrollo y análisis de los resultados obtenidos en los diferentes métodos de recolección de información han sido enmarcados siempre en querer solucionar un problema social, es decir la falta de un medio de movilización masivo para la comunidad de la universidad y no se ha enfocado en análisis financiero como un proyecto vendible en busca de una rentabilidad exorbitante, sino se ha enfocado en el cubrir una necesidad urgente apegada lo más verazmente posible a la realidad económica del mercado local, queriendo siempre que impere la solución de una problemática existente a un mínimo costo que permita obviamente la recuperación del capital invertido a un tiempo prudencia aceptable.

Los resultados corroboraron la necesidad existente y la aprobación de una gran mayoría del alumnado que está dispuesto a pagar por un servicio de transporte siempre y cuando se le de un buen servicio a cambio de un valor razonable considerando la demanda del mercado local. Se pudo definir las rutas según las zonas urbanas más habitadas por los estudiantes, así como también los horarios de los recorridos, la cantidad óptima de buses para empezar el proyecto y el mínimo de alumnos que se necesitan para poder optimizar los recursos y obtener una rentabilidad mínima.

ABSTRACT

The development of this research project was born of the restlessness and the feeling of wanting to solve an entrepreneur need in college students. As you progress in the investigation it was determined that the need for a means of transport to allow safe movement was not only unique but also students of much of the teaching staff, those who do not have a vehicle that allows you to move itself , and is also often a need for administrative staff that despite having a fixed transportation, you have to be laboring overtime for the performance of its functions much more when it's time tuition, namely the implementation of a commercial transport service for the safe movement of students benefit the entire community flea market. For the above reasons the development and analysis of results obtained in the different data collection methods have been framed ever want to solve a social problem, namely the lack of a means of mass mobilization for community college and not has focused on financial analysis as a project in search of sellable exorbitant cost, but has focused on the urgent need to cover it safely attached to the economic reality of the local market, always wanting to prevail solution of existing problems at minimal cost permitting obviously payback time for prudence acceptable. The results confirm the existing need and the approval of a majority of students who are willing to pay for a transportation service provided is of good service in return for a reasonable value considering the local market demand. Routes could be defined as urban areas inhabited by students, as well as tour schedules, the optimal number of buses to begin the project and the minimum number of students needed in order to optimize resources and achieve profitability minimal.

INTRODUCCION

Una de las necesidades básicas del ser humano ha sido y será contar con un medio de transporte que le permita trasladarse a diferentes lugares y recorrer largas distancias de una manera segura. La falta de este servicio para la comunidad Pontificia Universidad Católica sede en Esmeraldas, ha sido el motor impulsador que permitido iniciar la presente investigación.

En el contenido de la presente investigación; encontraran información recopilada por medio de un estudio de mercado, realizado a través de encuestas y entrevistas tanto a los alumnos, personal docente y personal administrativo de la PUCESE, cuyos resultados nos ha permitido culminar la investigación.

El objetivo principal de esta investigación siempre fue conocer la factibilidad o no de la implementación de un servicio de transporte comercial para la movilización masiva de los alumnos. Para poder cumplir este objetivo, se tuvo que realizar un Estudio de Mercado para conocer los gustos y las preferencias del mercado local, así como también se ha podido definir las zonas mas habitadas por la población. Los resultados de estas incógnitas usted las podrá encontrar detalladas y distribuidas en varios capítulos detallados a continuación:

En el primer capítulo encontraran información básica de cómo y porque nació este proyecto, es decir podrán leer la justificación, el planteamiento del problema así como también se detalla el objetivo general y los objetivos específicos.

En el segundo capítulo se encuentra detallado el marco teórico, con conceptos básicos de los términos más utilizados en el tema y la descripción de la Metodología de la Investigación, en el cual se explica que métodos de investigación han sido utilizados, las fuentes y tipos de información aplicadas en el desarrollo del proyecto.

En el tercer capítulo, se ha desarrollado el Análisis e Interpretación de los Resultados de la Investigación, se refiere al comportamiento de la Demanda, detalla la Ingeniería del Proyecto, la Proyección de Ventas planteadas desde los tres escenarios: Optimista, Moderado y Pesimista. Y finaliza con el Estudio Organizacional y Legal de la empresa.

En el cuarto capítulo podrán encontrar el Estudio y Análisis Financiero lo que nos determinara la factibilidad o no del proyecto. Se encontró el punto de equilibrio, es decir se definió cual sería la cantidad mínima de alumnos que necesitaría la compañía de transporte, así como también se pudo definir el precio de servicio; lo permitirá recuperar el capital invertido en un tiempo óptimo, cubrir todos los gastos y solucionar una problemática social, que es la necesidad urgente de un servicio de transporte masivo para la comunidad PUCESE.

En el quinto y último capítulo se desarrolló el análisis de los impactos, pudiendo así desarrollar las Conclusiones, Recomendaciones, además de exponer el Glosario, la Bibliografía y los Anexos.

Se ha concluido en la factibilidad de la Implementación del Servicio de Transporte Comercial en la PUCESE para la movilización segura de toda su comunidad; ya que se aportaría positivamente según los resultados del cálculo de los impactos sociales, económicos y generales.

CAPITULO I

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La PUCESE se ha caracterizado por impulsar el desarrollo integral de la sociedad esmeraldeña, se ha comprometido con sus estudiantes en buscar permanentemente la excelencia académica; lo que le obliga a implementar nuevos servicios que sean de gran utilidad a sus alumnos.

Hace ya varios semestres los alumnos de la PUCESE, han presentado sus quejas por la falta de seguridad que existe al salir de las instalaciones de Santa Cruz, siendo víctimas de la delincuencia, razón por la cual; hoy nace la necesidad de implementar un servicio de transporte seguro, el mismo que permitirá salvaguardar la integridad y seguridad de los alumnos y docentes de la PUCESE.

De igual manera permite poder formular las siguientes interrogantes como posibles problemáticas o temas a investigar:

1. La PUCESE estaría dispuesta a subsidiar un porcentaje del costo del pasaje del servicio de transporte de sus alumnos matriculados?
2. Aceptarían los estudiantes de la PUCESE cancelar a través de su factura al matricularse el servicio de movilización seguro y privado?
3. ¿Qué sistemas de motivación se podrían utilizar para promocionar el servicio de transporte exclusivo y seguro a todos los alumnos matriculados en la PUCESE e incentivar el uso del mismo?
4. ¿Cuáles son las rutas o zonas habitables por la mayoría de los estudiantes de la PUCESE para poder definir los diferentes recorridos de las unidades de transporte?

1.2. JUSTIFICACION DEL TEMA

Para poder implementar un servicio de transporte, exclusivo, seguro que movilice masivamente a los estudiantes de la PUCESE, se tiene que realizar un estudio de factibilidad, el mismo que permitirá determinar todos los beneficios y oportunidades que podrán gozar los estudiantes; así como también las posibles amenazas que podrían encontrar en el camino.

Uno de los principales beneficios es solucionar el problema social que han venido sufriendo los alumnos de la PUCESE; quienes han sido víctimas de la delincuencia, al implementar un servicio de movilización seguro podrán salvaguardar su integridad física, emocional y económica.

Lo que permitirá mejorar la calidad de vida de todos los estudiantes y docentes que no cuentan con un medio de movilización propio, ya que podrán utilizar las distintas unidades de transporte tantas veces lo necesiten pudiendo trasladarse en las diferentes rutas que se establezcan; siempre y cuando estén matriculados en la PUCESE.

Se solucionará la preocupación del alumnado, docentes y personal administrativo que al llegar las últimas horas de clases, a partir de las 20h50 están pensando cómo movilizarse, lo que provoca una distracción académica. Con la implementación del servicio de transporte este inconveniente se superaría; ya que se podrá contar con unidades esperando hasta la última hora de salida 22h30, con lo cual se podrá optimizar el tiempo y mejorará el nivel académico.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio de factibilidad a través de la implementación del Servicio de Transporte Comercial en la PUCESE para una movilización segura y privada de sus estudiantes.

1.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Realizar un estudio de mercado dentro de las instalaciones del campus universitario por medio de encuestas dirigidas al alumnado, personal docente y administrativo para determinar su preferencia al servicio ofertado.

Determinar por medio de un estudio técnico las rutas y zonas más habitadas por la mayoría de los estudiantes de la PUCESE para establecer los diferentes recorridos y definir los requisitos legales para su funcionamiento.

Realizar un estudio económico financiero para determinar la viabilidad de la implementación del proyecto.

CAPITULO II

2.1. MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACION

2.1.1. MARCO DE REFERENCIA

2.1.1.1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

PROBLEMATICAS DE LA TRANSPORTACION COMERCIAL A NIVEL NACIONAL:

LA NUEVA LEY DE TRANSITO NO ES BIEN VISTA POR LOS TAXISTAS

"Esta nueva ley está pensada y concebida no solo para los vehículos sino también para las personas", argumentó María Paula Romo, presidenta de la Mesa 10, de Legislación y Fiscalización.

Sin embargo, Jorge Calderón, presidente de la Federación de Taxistas del Ecuador (Fedetaxis), rechazó el artículo 57 de la normativa legal aprobada, donde se deja abierta la posibilidad para que nuevas formas de transporte, entre ellas los taxis ejecutivos y amigos, sean regularizadas a través del Reglamento.

Para Guillermo Abad, titular de la veeduría ciudadana Justicia Vial, el concepto de la nueva Ley es un "aspecto positivo" para mejorar el tránsito del país, a pesar de que falta la creación del reglamento de aplicación, que se podrá entregar en un plazo de 180 días. (Hoy, 2010)

Todo cambio trae rechazos, la innovación asusta, por tal razón la transportación estuvo errática al principio con la aplicación de la Nueva Ley de Transito, ya que

se querían perjudicados por la rebaja de puntos que por primera vez se ha implementado en nuestro país.

EXIGEN SOLUCCION A LA INFORMALDAD DEL TAXISMO

El secretario del Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador, Ricardo Onofre, instó a las autoridades de tránsito y al gremio a buscar juntos una solución global a la crisis generada por la presencia de informales en el sector del taxismo.

El presidente de la Federación de Taxistas del Ecuador, Jorge Calderón, dijo que en el país existen 55 mil taxistas registrados en las cooperativas, mientras que Onofre consideró que por lo menos hay 200 mil informales en esta actividad. (AM) 1 (Manabi, 2010)

En el último año, se ha proliferado a nivel nacional la existencia de los famosos Taxis Amigos que ejercen el taxismo ilegalmente, brindando el mismo servicio a la comunidad, creando una competencia desleal según afirman el gremio comercial ya que a ellos se les exige mil requisitos para poder brindar sus servicios, mientras que los otros no.

ILEGALIDAD AL USO DEL TRANSPORTE ESCOLAR

La movilización de los estudiantes, niños que van y vengán de la escuela se sigue realizando a la “antigua” taxis, camionetas, y hasta moto del vecino sirven como vehículo para llevar a los pequeños

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre obliga que el contrato sea con compañías establecidas legalmente –que incluyan seguro de accidentes y buen estado de las unidades- Muchos padres no lo deciden así. La firma de ese contrato para la transportación de los alumnos debe ser realizada exclusivamente por los representantes de los centros educativos

Esas y otras disposiciones no se cumplen. (Diario, 2010)

Para preservar la integridad y seguridad de todos los estudiantes a nivel nacional, se debe exigir en las diferentes Instituciones Educativas que los alumnos sean transportados en unidades adecuadas que cumplan con todos los reglamentos de Ley; como son el SOAT y sean conducidas por Choferes Profesionales.

No solo en las Escuelas y Colegios se debe exigir el uso de un Transporte Escolar autorizado por la Comisión Nacional de Transito, sino también en las diferentes universidades del país.

En la ciudad de Esmeraldas la Compañía Rio Teaone es quien brinda el servicio de movilización masiva a los alumnos de la Universidad Luis Vargas Torres.

En otras ciudades como Guayaquil, las Universidades particulares cuenta con un sistema propio de transportación para sus alumnos y docente, los mismos que recorren las diferentes zonas de la urbe guayaquileña cumpliendo con rutas establecidas brindando así el servicio de movilización seguro y exclusivo para sus estudiantes. Como es el caso de la Universidad Espíritu Santo, entidad que cuenta con su propio servicio de buses por cuenta propia; en cambio en la Universidad Escuela Superior Politécnica del Litoral, mantienen un convenio con medios de transportación comercial que son los encargados de la movilidad masiva en diferentes unidades a todos los politécnicos que necesitan trasladarse desde la urbe de la ciudad hasta el campus universitario.

TARIFAS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA PROVINCIA

El presidente de la Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Ricardo Antón, descartó un posible incremento en las tarifas de transporte urbano. “No permitiremos un incremento en las tarifas del transporte público, que actualmente están vigentes en el país”

Precisó que el valor del pasaje se mantendrá en \$ 0.25 centavos para el transporte selectivo y \$ 0.18 centavos para el popular, informó el diario oficial El Ciudadano. (Transito, 2010)

A pesar de los reclamos del sector de la transportación, el valor de los pasajes no se ha incrementado, según las declaraciones arriba detalladas. Se mantienen las mismas tarifas de los pasajes del transporte urbano, lo que aporta a la estabilidad económica a la población de todo el país. Pudiendo disfrutar de mejores unidades por un mismo precio.

2.3. MARCO LEGAL DE LA INVESTIGACION

Una de las partes fundamentales para poder implementar el servicio de transporte comercial a los alumnos de la PUCESE, está estipulado claramente en varios artículos de la Nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En los Artículos 1 al 4 se hace referencia al objetivo que tiene en sí esta nueva ley, los derechos que tenemos todos los ciudadanos en poder gozar de una movilización segura y el compromiso del Gobierno asegurarle a la población de poder beneficiarse con un medio de transportación más seguro que permita mejorar la calidad de vida de todo ecuatoriano.

En el artículo 46 se define al Transporte Terrestre como un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

2.3.1. LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las

contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

DE LA DIRECCION NACIONAL DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

En el Capítulo III en los artículos 37, 38 se estipula cuales son el ente deberá controlar el transito y la seguridad vial es la Dirección Nacional de Control del Tránsito Seguridad Vial, o también llamada Policía Nacional.

Art. 37.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial es un grupo especializado de la Policía Nacional, encargado del control del tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, depende orgánica y administrativamente del Ministerio de Gobierno; y operativamente de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 38.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial contará con las unidades operativas, administrativas, asesoras necesarias para el desempeño de su función.

LIBRO SEGUNDO

DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

En el Libro Segundo, el Título I se detalla en los artículos 46, 47 y 48 cuales son los objetivos del transporte terrestre.

DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

En el Capítulo I, la ley establece las clases de servicio de transporte terrestre y una conceptualización de cada uno de los tipos de transporte. En el artículo 57 se determina que el transporte Comercial podrá brindar sus servicios al área escolar e institucional, el mismo que necesita de un permiso de operación otorgado por el ente regulador para poder brindar sus servicios.

DE LAS CLASES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 51.- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público;
- b) Comercial; y,
- c) Por cuenta propia.

Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y

cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

Art. 58.- El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.

TITULO V

DE LOS TITULOS HABILITANTES DE TRANSPORTE TERRESTRE

Todo medio de movilización sea particular, pública o comercial debe cumplir con un sinnúmero de requisitos, en el capítulo I, en el artículo 76, se define lo que es un permiso de Operación, quienes deben poseer uno y que entidad lo regula.

CAPITULO I

GENERALIDADES

Art. 76.- El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.

El permiso de operación para la prestación de servicios de transporte comercial de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual la Comisión Provincial respectiva, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto por la Comisión Nacional, autoriza a una persona jurídica, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte.

El permiso de operación y la autorización de operación, se lo otorgará mediante resolución de la autoridad competente.

SECCION 2

En la Sección “de la ley orgánica encontraremos el desglose de todos los derecho que deben gozar los pasajeros del transporte terrestre, ya sea público, comercial o Por cuenta Propia, así como detalla las obligaciones de todo pasajero

DE LOS PASAJEROS

Art. 201.- Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;
- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;
- c) Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas interprovinciales, interprovinciales e internacionales; y, en caso de pérdida al pago del valor declarado por el pasajero;
- d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;
- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,
- f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 202.- Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Abstenerse de utilizar el servicio de transporte público cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos;
- b) Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
- c) Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida;
- d) Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público;
- e) En el transporte público urbano ceder el asiento a las personas con capacidades especiales, movilidad reducida y grupos vulnerables;
- f) No fumar en las unidades de transporte público;
- g) No arrojar desechos que contamine el ambiente, desde el interior del vehículo; y,
- h) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

CAPITULO II

DE LOS VEHICULOS

SECCION 1

REVISION TECNICA VEHICULAR Y HOMOLOGACIONES

Art. 206.- La Comisión Nacional autorizará el funcionamiento de Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular en todo el país y otorgará los permisos

correspondientes, según la Ley y los reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación.

LIBRO QUINTO

DEL ASEGURAMIENTO

Como ya es de conocimiento Nacional uno de los requisitos de todo automotor es la adquisición del SOAT, aun más si se trata de Operadoras que ejercer transportación comercial, Publico que se encargaran de la movilización de un gran número de pasajeros.

TITULO I

DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Art. 215.- Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT vigente, el cual se regirá con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento.

2.4. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

2.4.1. ASPECTOS METODOLOGICOS

2.4.1.1. METODOS DE ESTUDIO

Para el desarrollo del presente proyecto se aplicará el Método Inductivo, ya que parte de una problemática o necesidad existente como es la falta de un servicio de transporte masivo para los alumnos de la PUCESE. El método Inductivo permite a través del análisis de la información recolectada se podrá determinar:

- Qué valor están dispuestos cancelar por utilizar el Servicio de Transporte exclusivo los alumnos de la PUCESE.
- Definir las rutas y las frecuencias necesarias para poder cubrir las necesidades de los alumnos.
- Confirmar si la PUCESE esta en disponibilidad de subsidiar un porcentaje del pasaje para los alumnos matriculados.

2.4.1.2. TECNICAS DE ESTUDIO

Se utilizará la técnica de Investigación Descriptiva para detallar, analizar y comparar los hechos de interés para esta investigación; en función a los servicios ya existentes en otras instituciones de este tipo la misma que contribuirá a describir la aceptación o no de los alumnos de PUCESE a ocupar y cancelar por medio de su factura el uso del servicio de transporte masivo, seguro y exclusivo para los alumnos matriculadas en esta institución.

2.4.1.3. FORMAS DE INVESTIGACION

Se aplicó la forma de Investigación Aplicada, ya que el objetivo fundamental de esta investigación se basó en el uso de encuestas dirigidas a los alumnos de las diferentes escuelas y entrevistas a los funcionarios de las instituciones involucradas en el proyecto, información que permitirá establecer la implementación o no de un servicio que será de beneficio para todos los estudiantes y docentes de la Universidad.

2.4.1.4. TIPOS DE INVESTIGACION

INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL.- Este proyecto se basó en los tipos de investigación Documental apoyado en la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Reglamentos, Normas y Manuales de Procedimientos de la CNTTTSV.

INVESTIGACIÓN DE CAMPO.- Se utilizó una Investigación de Campo aplicada por medio de un estudio de mercado, el cual se conocerá si es factible o no la implementación de un Servicio de Transporte Masivo para los estudiantes de la PUCESE.

2.4.2. FUENTES DE INVESTIGACION

Las fuentes son la parte fundamental para la elaboración de este proyecto, se utilizaron las Fuentes Primarias y Fuentes Secundarias.

2.4.2.1. FUENTES PRIMARIAS.- Se empezó el desarrollo de este proyecto desde la observación de una necesidad latente en la PUCESE, se efectuaron entrevistas a directivos administrativos como el Pro Rector, a la Directora Financiera y a varios académicos de la universidad, así como entrevistas a los gerentes de las operadoras de transporte comercial, a personal que laboran en el ente regulador del tránsito como El Director de la Agencia de Transito Provincial; para poder obtener información que permitirá desarrollar la investigación sobre la problemática existente.

Por medio de encuestas aplicadas a los alumnos y docente de la universidad se recopiló información valiosa para poder concluir esta investigación.

2.4.2.2. FUENTES SECUNADARIAS.- Como fuentes secundarias se utilizará libros, manuales de procedimiento, bibliografías de información obtenida del Internet, datos históricos del numero de estudiantes matriculados en años anteriores proporcionados por el personal administrativo y según los archivos de Secretaria General de la PUCESE, revistas, anuarios, entre otros...

2.5. ANALISIS DE DATOS

El Análisis de Datos se realizó por medio de entrevistas con un cuestionario de 5 preguntas abiertas y diferentes para cada persona que fueron entrevistadas; entre ellos se encuentra el Pro-Rector, a la Directora Financiera y Administrativa de la PUCESE, también a la Presidenta de la PREFEUCESE. Al personal Administrativo de la Universidad Luis Vargas Torres, a los Gerentes de la Compañías de Transporte Comercial Rio Teaone y MultiEsmeraldas, así como también se realizó entrevistas a varios funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito, como al señor Carlos Vera Director encargado en esa fecha, así como también a la señorita Carolina Ramos, Secretaria de la ANT.

Con un cuestionario formulado por 15 preguntas cerradas se encuestó a casi 900 alumnos matriculados en las diferentes escuelas de la PUCESE, las mismas que fueron tabuladas para complementar la investigación del proyecto.

Según los datos proporcionados por la PUCESE el total de alumnos matriculados durante el semestre comprendido desde Septiembre 2010 a Febrero del 2011 es de 979 alumnos en las diferentes escuelas distribuidos según el siguiente cuadro:

CUADRO # 1

ESCUELA	No. Alumnos	% Encuestas
DISEÑO GRAFICO	53	5,41
EDUCACION BASICA (A)	11	1,12
EDUCACION INICIAL	2	0,20
EDUCACION INICIAL (A)	19	1,94
ENFERMERIA	55	5,62
ENFERMERIA (A)	86	8,78
GERENCIA EN PYMES	21	2,15
INGENIRIA COMERCIAL	76	7,76
INGENIERIA SISTEMAS	114	11,64
HOTELERIA Y TURISMO	60	6,13
COMERCIO EXTERIOR	122	12,46
CONTABILIDAD	90	9,19
GESTION AMBIENTAL	67	6,84
LABORATORIO CLINICO	67	6,84
LIC CIENCIAS DE EDUCACION	59	6,03
LIC EN LINGÜÍSTICA	34	3,47
MAESTRIA EN ADMINISTRACION	28	2,86
MAESTRIA EN TICS	14	1,43
PREESCOLAR	1	0,10
TOTAL	979	100,00

Fuente: Unidad Administrativa PUCESE a Septiembre 2010

2.6. OPERACIONALIDAD DE LAS VARIABLES

Se han definido las variables para poder medir los resultados mas óptimos y apegados a la realidad, los mismos que puedan aportar acertadamente a obtener toda la información que será indispensable para el desarrollo de los resultados y conclusiones del presente proyecto.

2.6.1. OBJETIVOS DE LAS VARIABLES

El objetivo es definir Variables que permitan identificar cual es el mercado meta, la competencia directa que proporcionan el mismo servicio, que precio impera en el mercado, cuales son los gustos y preferencias de los ofertantes, etc....

Dentro de las variables que podrían intervenir en el presente estudio se encuentran:

- Los Precios que Imperan en el Mercado
- Los Gustos y Preferencias
- Los requisitos que hay que cumplir para lograr nuestros objetivos
- La aprobación de las Autoridades de la PUCESE

CAPITULO III

3. ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

3.1. CARACTERISTICAS DEL MERCADO DEL PROYECTO

3.1.1. EFECTOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PARA EL PROYECTO

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo (SENPLADES, 2009) se estipula lo siguiente entre los Objetivos y las Estrategias en el ámbito referente al Transporte:

1. Elaborar de forma coordinada con los actores pertinentes del plan maestro de transportes del país, que seas susceptible de implementación, seguimiento y evaluación.
2. Construir, reconstruir, rehabilitar y mejorar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, para llegar a niveles óptimos de servicio acorde con el plan maestro de transporte bajo criterios plurianuales de programación de las inversiones.
3. Mantener la red de la infraestructura de transporte en un nivel adecuado de servicio y preservar el patrimonio del estado utilizando diversos modelos de gestión.
4. Fortalecer la capacidad rectora, particularmente la regulación del ministerio a través de la política nacional de transporte para fomentar el desarrollo económico y social del país.
5. Posibilitar el acceso permanente de la población a los mercados y servicios a través de la implementación de un nuevo modelo de gestión de la vialidad rural.

6. Atender los requerimientos de las unidades administrativas y operacionales, en lo referente a recursos humanos, remuneraciones e insumos de oficina, para un adecuado desarrollo institucional.

La implicación del Plan Nacional de Desarrollo, es una base para que el Estado incluya dentro de su planificación, la atención al sector del transporte, exigiendo calidad de servicio, pudiendo mejorar la infraestructura de los diferentes modos de transporte para poder llegar a niveles óptimos de servicio como lo expresa en cada uno de los Objetivo y Estratégicas antes detallados.

3.2. FUNCION DE LA DEMANDA

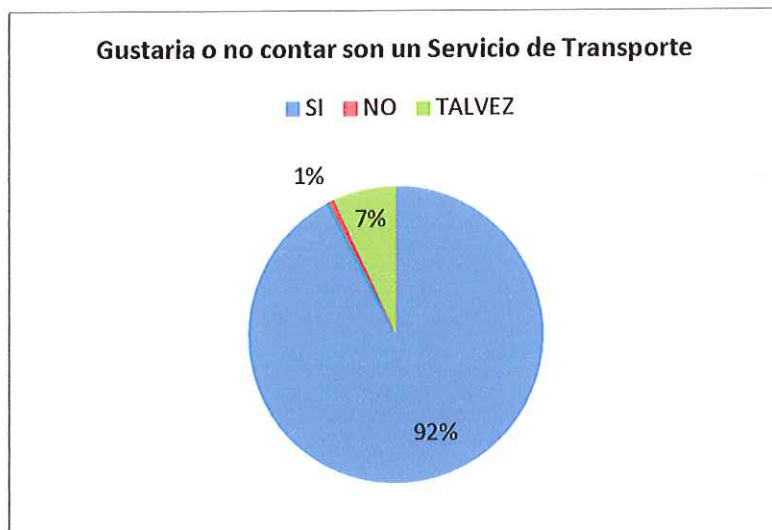
3.2.1. LA NATURALEZA DE LA DEMANDA DEL PROYECTO

En vista de la existencia de una gran demanda de una población socioeconómica de estrato medio alto en la provincia de Esmeraldas con la necesidad urgente de contar con un lugar dentro de la ciudad donde poder recibir una instrucción académica de nivel superior, la Pontificia Universidad Católica del Ecuador autorizó la apertura de una de sus sedes en la provincia de Esmeraldas, la cual cumplió 30 años de actividades.

Los alumnos desde un principio han tenido la necesidad de contar con un propio medio de movilización para concurrir de forma segura hasta las instalaciones de la universidad. Actualmente el crecimiento acelerado de la población de la provincia esmeraldeña ha obligado a la PUCESE a brindar nuevos servicios como es residencia universitaria, área de biblioteca, laboratorios de inglés, sistema de internet ilimitado brindándoles facilidades a los estudiantes. Pero todavía no ha implementado un servicio de transporte masivo para sus alumnos, servicio que se encargaría de la movilización en nuevas y cómodas unidades de transporte en los diferentes horarios académicos.

Para determinar la demanda del servicio a ofertar, se realizó un estudio de mercado entre los estudiantes de la PUCESE de las diferentes escuelas, el mismo que entre sus resultados más importantes se destaca el deseo de contar con un servicio de transporte, donde un 92% de la población se ha manifestado positivamente ante esta propuesta, sin que esto determine la viabilidad del estudio; debido a que se seguirán haciendo análisis para demostrar la probabilidad. Ver gráfico 1

GRAFICO # 1



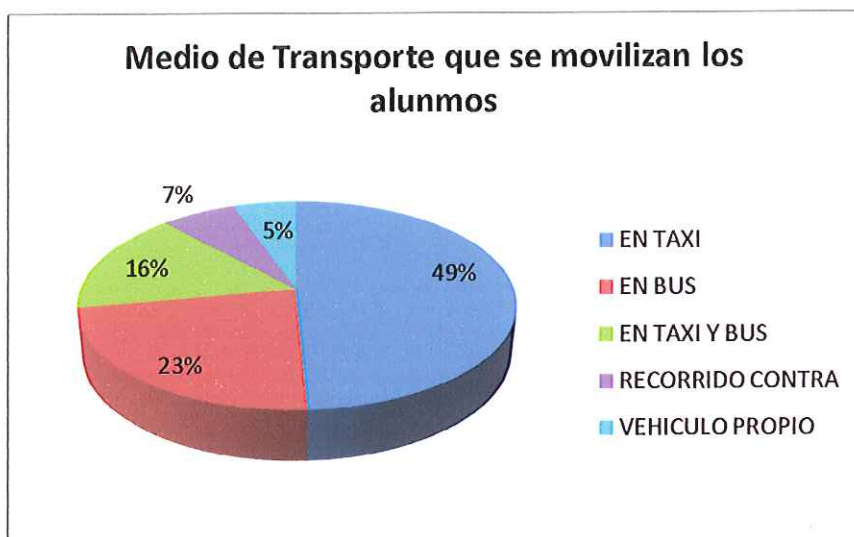
Elaborado por: Romina Navarrete

Fuente: Encuestas

3.2.2. ESTRUCTURA PREFERENCIAS Y GUSTOS DE LA DEMANDA DE CONSUMO

A falta de un servicio de transporte exclusivo para la movilización masiva de los estudiantes de la PUCESE, los alumnos se han visto en la obligación de utilizar varios medios de transporte entre los que se destacan: que el 49% la población utiliza el medio de transporte comercial privado Taxi, por rapidez, exclusividad y seguridad es el servicio más utilizado, le sigue con un 23% quienes usan el servicio de transporte urbano o también llamados Buses, un 16% del alumnado utiliza ambas opciones, es decir utilizan los servicios de taxis y buses dependiendo de los ingresos, un 7% hace uso del recorridos contratados y apenas un 5% tienen o cuentan con vehículo propio que les permite movilizarse directamente a las instalaciones de la PUCESE. Ver gráfico 2

GRAFICO# 2



Elaborado por: Romina Navarrete

Fuentes: Encuestas

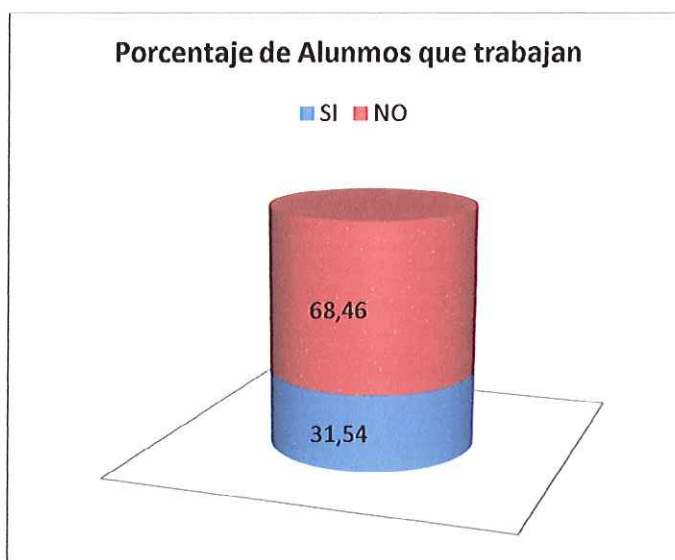
3.2.3. NIVEL DE INGRESOS DE LA DEMANDA

Existe la idiosincrasia de que la mayoría de los alumnos de la PUCESE pertenecen a un status socioeconómico medio y medio alto, la investigación de mercado ha permitido determinar otra realidad actualmente, la gran mayoría de los estudiantes realizan sus pagos por medio de financiamiento de IECE, un porcentaje minoritario mantiene becas de estudios lo que le permite una reducción bastante representativa al momento de cancelar los aranceles académicos.

Pero el estudio de mercado nos arrojó una gran realidad en la mayoría de los estudiantes encuestados el 68% son económicamente dependientes de sus padres y a penas una minoría del 32% son quienes laboran y mantienen un ingreso fijo. Lo que podría ser un limitante ya que la gran mayoría depende económicamente de terceros y

no podrían decidir si pueden o no pagar por un servicio de transporte sino que dependerían de la opinión de sus padres o representantes legales. Ver grafico 3

GRAFICO # 3



Elaborado por: Romina Navarrete

Fuente: Encuestas

3.2.4.- PRECIOS DE LOS SERVICIOS RELACIONADOS

A pesar de este limitante económico, en los alumnos de la PUCES, dependientes económicamente o no mantienen un gasto fijo mensual por el uso de un servicio de transporte que los movilice diariamente desde sus diferentes puntos de partida hasta las instalaciones de la Universidad.

Según los resultados que arrojó el estudio de mercado sobre el gasto que mantienen mensualmente por el uso de algún tipo de servicios relacionados existente en el mercado local son los siguientes: Ver Tabla 1

TABLA # 1

	Porcentaje
\$10	9,32%
\$15	8,24%
\$25	16,49%
\$30	24,01%
Más de \$30	41,94%
Total	100,00%

Elaborado por: Romina Navarrete G.

Fuente: Encuestas

El 42% de los alumnos encuestados mantienen un gasto mensual por transporte de más de \$30,00; el 24% gastan \$30,00 mensual es que corresponden a quienes se movilizan por medio de taxi o recorridos contratados. El 17% del alumnado mantiene un gasto mensual de \$25,00 son aquellos que utilizan el servicio de bus y taxi combinadamente. El 9% y 8% del alumnado encuestado opino que mantiene un gasto mensual entre \$10 y \$15 y son aquellos que se trasladan por medio de buses.

3.2.5.- DEMANDA INELÁSTICA DEL PRODUCTO

La demanda de esta investigación es inelástica ya que se trata de un servicio de necesidad básica y es poco sensible a la variación del precio del servicio.

3.2.6.- CONDICIONES DEL MERCADO PARA SU COMERCIALIZACIÓN

Las condiciones en que se desarrolla el mercado para la comercialización del Servicio de Transporte es en un tipo de Mercado de Competencia Perfecta, ya que se cumple con los dos principios fundamentales que es la oferta de un servicio en igual de condiciones y la cantidad de compradores y vendedores son muy numerosos por tal razón no hay influencia en el precio, existiendo un precio aceptable dentro del mercado. En el desarrollo de este proyecto se determinó que la competencia perfecta se desarrolla entre varios tipos de medios de transporte que son utilizados por los estudiantes entre ellos tenemos:

- ✓ Servicio de Transporte Urbano o también llamados Buses
- ✓ Servicio de Transporte Comercial o Taxis
- ✓ Servicio de Transporte Comercial Privado o Recorrido Contratado
- ✓ Servicio de Movilización Propia

3.2.7. DURABILIDAD DEL SERVICIO

La propuesta del presente proyecto es conseguir un Contrato de Servicio de Transporte con las autoridades administrativas de PUCESE por un tiempo de 5 años, a pesar de la vida útil de las unidades de transporte según las disposiciones del Director Ejecutivo del ANT emitidas en Enero del 2009, es de 20 años que es el tiempo que estipula la ley para todos los buses de servicio de transporte público. Sin embargo para la Proyección de Ventas se tomo en cuenta 10 años como tiempo de Vida Útil del Proyecto.

3.2.8.- CONDICIONES DE CONSUMO DEL SERVICIO

Al implementarse el Servicio de Transporte Comercial para los alumnos, de la PUCESE en las diferentes jornadas académicas los alumnos matriculados podrán utilizar las veces que ellos crean necesario el uso de las diferentes unidades en las diferentes rutas pre establecidas.

Al momento que el alumno se matricule y cancele sus valores arancelarios en las respectivas ventanillas de recaudación, cancelaran por medio de su factura el valor correspondiente al servicio por todo un semestre del transporte, quien a su vez recibirá un carnet que será su Identific Flash Cards para poder utilizar el servicio.

Los alumnos deberán presentar su carnet o Identific Fash Cards al momento de subir a las unidades de bus al señor Conductor del Autobús, quien será el encargado de controlar que el servicio sea exclusivo solo para quienes presentan su carnet.

3.3. OFERTA DEL SERVICIO

3.3.1.- INCENTIVO NACIONAL PARA LA COMERCIALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo existe un incentivo para fomentar las mejoras de la infraestructura de los diferentes modos construir, reconstruir, rehabilitar y mejorar la infraestructura de los diferentes modos de transporte; razones por la cuales el desarrollo de la presente investigación aportaría al desarrollo del buen vivir que plantea el gobierno ecuatoriano.

3.3.2.- REQUERIMIENTOS TECNOLÓGICOS PARA LA PRODUCCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL PARA LOS ALUMNOS DE LA PUCESE.

Para la Implementación de un Servicio de Transporte Comercial para los alumnos de la PUCESE se necesitará del uso de la tecnología básica, ya que este proyecto se basa en brindar un servicio de calidad por medio de unidades de transporte o buses.

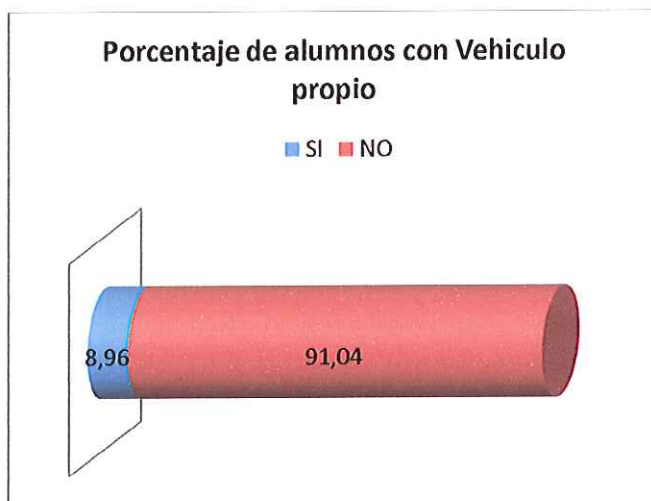
3.3.3.- BIENES SUSTITUTOS EXISTENTES EN EL MERCADO

Como se lo ha venido expresando anteriormente según los resultados del estudio de mercado se ha determinado que los Servicios Sustitutos existentes en el mercado son los buses, taxis y recorridos privados pre contratados.

Así mismo la presente investigación nos reveló que apenas un 9% del alumnado cuenta con un medio de transporte propio y la gran mayoría que es el 91% se traslada

hasta las instalaciones de santa cruz por medio de Buses, Taxis o algún recorrido privado. Veamos el gráfico 4.

GRAFICO # 4



Elaborado por: Romina Navarrete G.

Fuente: Encuestas

3.4.- ESTUDIO DE MERCADO

3.4.1.- MERCADO PROVEEDOR

Dentro del estudio de mercado, para una empresa de servicio de transporte se ha determinado los siguientes proveedores que serán quienes abastecerán con bienes, como vehículos, repuestos, llantas y combustible:

CUADRO # 2

Nombre de Proveedor	Producto	Ubicación
HINO	CHASIS CABINADO	Km 3,5 Avenida Juan Tanga Marengo – Guayaquil
IMBAUTO	CHASIS CABINADO	Junto a la Y Salida de Esmeraldas vía Atacames
CARROCERIA “HACOR”	CARROCERIA, ASIENTOS	Km 2 Vía Quevedo y Avenida Puerto Ila – Santo Domingo
TECNICENTRO EGUIGUREN	LLANTAS, LUBRICANTES	Olmedo y 10 de Agosto Esmeraldas
REPSOL	COMBUSTIBLE	Vía a San Mateo Esmeraldas
TOSCANO RULIMANES	REPUESTOS DE VEHICULO	Olmedo y Calderón Esmeraldas

Elaborado por: Romina Navarrete G.

Fuentes: Cotizaciones

3.4.2.- MERCADO COMPETIDOR

En la ciudad de Esmeraldas existen legalmente constituidas dos compañías de Transporte Estudiantil o Institucional los mismos que se detallan a continuación:

CUADRO # 3

<i>Nombres de la Cía.</i>	<i>Características</i>	<i>Dirección</i>	<i>Teléfono</i>
RIO TEAONE	Legalmente Constituida Permiso de Operación Vigente Brinda sus servicios A Entidades Escolares como: UTLVT, Escuela Domingo Sabio	Malecón y Calderón	2450-348
MULTIESMERALDAS	Legalmente Constituida Permiso de Operación Vigente Brinda sus servicios A Entidades Institucionales Como: Petro Comercial	Olmedo y San José Obrero	2723-458

Elaborado por: Romina Navarrete
Fuente: Entrevistas

A pesar de estar legalmente constituidas ninguna de estas dos compañías brindan actualmente el servicio de transporte masivo a los estudiantes de la PUCESE.

Sin embargo dentro del mercado local se ha determinado los siguientes medios de transporte que brindan el mismo servicio y se los puede declarar como competencia directa:

CUADRO # 4

<i>Descripción</i>	<i>Costo por Carrera</i>
BUS URBANO - SERVICIO PUBLICO	\$0.25
TAXIS- SERVICIO COMERCIAL	\$1,00

Elaborado por: Romina Navarrete
Fuente: Entrevistas

3.4.3.- POSICIÓN DEL PROYECTO FRENTE A LA COMPETENCIA

Basándose en los resultados del estudio de mercado, los mismos que determinaron que actualmente existen un gran porcentaje de alumnos que asiste a la sede del campus de santa cruz en los diferentes horarios que la PUCESE mantiene para impartir su instrucción académica: Ver grafico 5

GRAFICO # 5



Elaborado por: Romina Navarrete G.
Fuente: Encuestas

Como se muestra claramente en el gráfico # 5, el 50% del alumnado encuestado asiste en la mañana a recibir sus clases y corresponde a los alumnos de los primeros años, un 27% asisten a partir de las 15h30 que son alumnos desde el segundo al sexto nivel y asisten a en este horario a recibir la materia de Ingles y el 23% pertenece a los niveles superiores que asiste desde las 19h10 que es el horario nocturno.

La posición del proyecto frente a la competencia radica justamente en brindar un servicio de transporte continuo que permita la movilización masiva según los horarios definidos durante las diferentes jornadas académicas; es decir que los estudiantes de la PUCESE podrán trasladarse a un bajo costo en cómodas y seguras unidades, según las rutas establecidas desde muy temprano en la mañana y concurrir puntualmente a su hora de clases desde las 7h10, o 15h00 o en la noche a partir de las 19h00. Así mismo podrán movilizarse de regreso después de clases a sus diferentes domicilios sin el riesgo de tener que bajar caminando hasta la parada de bus más cercana, ya que se contarán con unidades que estarán esperando salir desde el parqueadero y tomarán los diferentes recorridos pre establecidos.

3.4.4.- ESTRATEGIA COMERCIAL

3.4.4.1.-MERCADO DISTRIBUIDOR

La presente investigación se la ha realizado en base a la opinión de los alumnos de las diferentes escuelas de la PUCESE, a los cuales le presentaremos las siguientes Estrategias de Mercado:

- Se implementará una campaña publicitaria masiva por medio de las Autoridades Administrativas y la PREFEUCESE para promover todos los beneficios que brindarán el Servicio de Transporte Comercial para todos los alumnos de la PUCESE.
- El pago del servicio se lo efectuara al momento de matricularse el alumno en la PUCESE, es decir solo realizará un pago cada seis meses. Lo que le hará acreedor a un carnet que será su pase para ocupar las veces que crea necesario del servicio en las distintas unidades y rutas pre establecidas.

Según los resultados que arrojó el estudio de mercado se establecerá dos rutas diferentes las mismas que están ubicadas en las zonas más habitadas por los alumnos de la PUCESE.

La primera ruta recorrerá toda la zona urbana céntrica de la ciudad que abarcarían la demanda de las personas que residen en el sector de las Palmas que es apenas un 19%, sumado al 32% resultados de la investigación que corresponde a los encuestados ubicados en los barrios de Santas Vainas, centro hasta llegar al Barrio 20 de Noviembre.

La segunda ruta recorrerá exclusivamente las zonas del sur de la ciudad que corresponden al 49% de la población investigada. Ver Tabla 2

1. PUCESE-Las Palmas - Santas Vainas – San Martin de Porres – Bananero baja por el Coliseo –Eloy Alfaro hasta la 20 de Noviembre-PUCESE.

2. PUCESE – Olmedo hasta Aire Libre- Nuevo Puente – El Ejercito- Codesa- Terminal Terrestre -Tolita-San Rafael – Villas de Petroecuador – Recinto Ferial

TABLA # 2

	Porcentaje
1.-PUCESE-PALMAS	19%
2.-PUCESE-SANTAS VAINAS	32%
3.-PUCESE-TERMINAL-BARRIOS DEL SUR	49%
TOTAL	100%

Elaborado por: Romina Navarrete G.
Fuente: Encuestas

3.4.4.2.- VARIABLES EXTERNAS

Política Fiscal.- Dentro del campo político, el gobierno decide aprobar el alza del precio del combustible o el costo de los pasajes como se lo han venido solicitando los diferentes gremios transportistas a las autoridades pertinentes, esta sería una variable externa que si afectaría de manera negativa al presente proyecto ya que se incrementarían los costos planificados. **Empleo.-** (Comercio, 2011)

Economía.- Según reporte de la pagina web **Ecuador Si se Puede** (Andes, 2011): En marzo la canasta básica ecuatoriana se ubicó en 551,87 dólares que con relación al ingreso familiar actual de 492,80 dólares representa una cobertura del 89,30% es decir 5,65 puntos porcentuales más. Y la inflación anual en Marzo de 2011 fue de 3,57% y la acumulada llegó a 1,58%. Lo que nos permite presumir que el nivel inflacionario seguirá manteniéndose en los mismos niveles de ser lo contrario afectaría de forma negativa al proyecto.

Crediticia.- La Tasa Activa del Banco Nacional del Fomento para los Micro créditos Comercial y de servicios es del 15% y la tasa pasiva es de apenas 6,50% a largo plazo (5 años). Si se presenta un incremento en la tasa de interés pasiva también afectaría negativamente al presente proyecto.

3.4.4.3.- ANALISIS FODA

El Análisis FODA se ha realizado a la competencia directa que en este caso son las Compañías de Transporte Escolar e Institucional, habiéndose determinado lo siguiente:

FORTALEZAS

- Poseen Permiso de Operación vigente, lo que le permite brindar el servicio de transporte escolar a cualquier entidad estudiantil.
- Actualmente se encuentran constituidos legalmente como compañía y disponen de las Unidades de Buses para brindar el servicio inmediatamente.
- Ofrecen brindar un servicio al mínimo costo, lo que fomentara un gran aporte a la economía de los estudiantes de la PUCESE.

OPORTUNIDADES

- Podrán conseguir un Contrato Indefinido para brindar el Servicio de Transporte a los alumnos de la PUCESE.
- Conseguirán ingresos fijo y estable siempre y cuando ganen un Contrato para la movilización de los alumnos de la PUCESE.
- Podrán mejorar sus unidades de Transporte, es decir mejorar su parque automotor.

DEBILIDADES

- No contar con la aprobación de las Autoridades de la PUCESE, para la ejecución del proyecto.
- No contar con la aprobación de los estudiantes al momento de contratar el servicio.
- La preferencia de los alumnos por el uso de Transporte comercial o también llamados Taxi.
- No brindar el Servicio exclusivo.

AMENAZAS

- El Incremento de los medios del Servicio de Transporte Comercial y Taxi Amigos que brindan el servicio de recorrió contratado.
- Ceder la administración del proyecto alguna Compañía de Transporte Escolar e Institucional nueva o que pase directamente a nombre de la PUCESE.
- El alza del precio del Combustible
- La pronta legalización de los Taxis Amigos
- Exigencia de cambio de nuevas unidades
- El alto nivel de la delincuencia.

3.4.4.4.-ESTRATEGICA, VENTAS, PROMOCION Y PUBLICIDAD

3.4.4.4.1.- ESTRATEGIAS DE PUBLICIDAD

Previa aprobación y autorización de las autoridades de la universidad se implementará una campaña publicitaria masiva por medio de la Revista NAANAYU, Carteles dentro de las instalaciones de la Universidad, así como también en los medios de Radio y Televisión.

Se instalará un Punto de Promoción y Venta dentro de las instalaciones de la Universidad, específicamente una carpa de atención al cliente en la cancha o patios de la PUCESE, en donde se entregaran directamente a los alumnos folletos publicitarios así como también la información completa de los beneficios del servicio ofertado, su costo, descuentos y promociones.

3.4.4.4.2.- ESTRATEGIAS DE VENTAS

Dentro del sistemas de las Ventas se le ofrecerá a cada alumnos un paquete por el costo del servicio por el tiempo que dure el semestre, valor que deberá ser pagado por adelantado adjunto al momento de que el cancela sus aranceles de matrícula. El periodo de pago será en las mismas fechas de matriculas.

Además con una compañía nueva deseosa de competir limpiamente en el mercado del local y conscientes de la necesidad existente en el mismo, se especificaran varios puntos que como empresa emprendedora ofreceremos a nuestro mercado para promocionar, así ellos nos prefieran nuestro servicio ante la competencia:

- ✓ Ofrecemos un Servicio de Transporte de Calidad es decir la movilización se realizará en nuevas y cómodas unidades.
- ✓ Las Unidades estarán conducidas por personal capacitado (Choferes Profesionales), los mismos que brindaran una atención personalizada.
- ✓ El servicio será exclusivo solo para los estudiantes matriculados en la PUCESE y que paguen por el Servicio.
- ✓ Podrán utilizar el servicio de transporte las veces que crean necesario en un mismo día por el mismo pago y en las diferentes rutas.
- ✓ Los costos del Servicio de Transporte serán mucho más económicos que los que les genera el transporte comercial.
- ✓ Se ofrece Seguridad ante todo. Los alumnos podrán transportar sus equipos portátiles y tecnológicos (celulares) sin miedo a ser víctimas de la delincuencia.

Con los puntos antes detallados se basará y emprenderá la campaña publicitaria lo que es un compromiso de cumplir para poder competir, mantenerse y liderar nuestro mercado meta que son los alumnos, docentes y personal administrativo de la PUCESE.

3.4.5.- PROMOCIONES Y DESCUENTOS

Como promoción se podrá aplicar las mismas fechas de matriculas ordinarias para los alumnos que cancelen dentro de estos días un descuento del 5% por la cancelación del servicio por todo el semestre.

Si los alumnos cancelan dentro de los días correspondientes a las matriculas extraordinarias no habrá el descuento del 5% simplemente pagarán el valor normal equivalente al servicio de las diferentes unidades por el total de días del semestre.

De igual manera se establecerá un valor sin descuento por el costo del servicio por un mes. Estrategia que les permitirá a los alumnos probar el servicio por el costo mensual sin ningún compromiso.

Dentro de las promociones también se implementará dependiendo de la acogida del servicio, entregar cartillas con descuentos comida de locales del Patio de Comida de la Multiplaza por la cancelación del servicio por el semestre completo.

Otra promoción será que por tres alumnos nuevos que cancelen el servicio por todo el semestre, el cuarto alumno que los lleve a adquirir el servicio se le otorgara un 10% de descuento en su pago.

3.5. INGENIERIA DEL PROYECTO

3.5.1. PROYECCION DE VENTAS

La Proyección de Ventas se la realizó tomando en cuenta los porcentajes de aceptación, gustos y necesidad del mercado investigado, es decir según los datos proporcionados por los alumnos matriculados en las diferentes escuelas de la PUCESE.

Gracias al departamento administrativo de la universidad, se ha partido del historial de la demanda, es decir del total de los alumnos matriculados los últimos 10 años, datos que nos ha permitido por medio de la Formula de Métodos Mínimos Cuadrados determinar la Población Constante de Crecimiento.

Resultados, con los cuales hemos podido obtener los datos para redactar tres escenarios que se encuentran plasmados a continuación:

3.5.1.1. ESCENARIO OPTMISTA

Según los resultados que arrojaron la investigación de mercado el 94,04% de los alumnos matriculados en las diferentes escuelas de la PUCESE necesitan contar con un servicio de transporte que le permita trasladarse a sus diferentes destinos de una forma segura y estarían dispuestos a utilizar y cancelar por el servicio, lo que nos arroja los siguientes datos proyectados:

CUADRO # 5

Crecimiento de la Población	Proyección de Ventas	Costo Mensual	Ingreso Mensual
1356,47	1234,93	15	18523,91
1449,84	1319,94	15	19799,05
1543,22	1404,95	15	21074,19
1636,59	1489,96	15	22349,33
1729,97	1574,96	15	23624,47

Elaborado por: Romina Navarrete G.

3.5.1.2.- ESCENARIO MODERADO

Para definir el Escenario Moderado se ha tomado en cuenta el 70% que corresponde al porcentaje de los alumnos que pagan su valor de matricula por medio algún tipo de crédito, es decir por medio de crédito del IECE, pagos con cheques y créditos directamente proporcionado por la PUCESE.

CUADRO # 6

Crecimiento de la Población	Proyección de Ventas	Costo Mensual	Ingreso Mensual
1356,47	949,53	15	14242,90
1449,84	1014,89	15	15223,35
1543,22	1080,25	15	16203,79
1636,59	1145,62	15	17184,24
1729,97	1210,98	15	18164,68

Elaborado por: Romina Navarrete G.

3.5.1.3.- ESCENARIO PESIMISTA

El Escenario Pesimista se lo ha desarrollado calculando una media de los porcentajes del 94,04 de los alumnos que necesitan el servicio, mas el 92,47% que desean el contratar el servicio multiplicado por el 30% de los alumnos que se han matricula por medio de financiamiento lo que nos dio como resultado un 25,25% aplicable al crecimiento de la población, lo que nos arroja la siguientes proyección de ventas:

CUADRO # 7

Crecimiento de la Población	Proyección de Ventas	Costo Mensual	Ingreso Mensual
1356,47	342,51	15	5137,62
1449,84	366,09	15	5491,28
1543,22	389,66	15	5844,94
1636,59	413,24	15	6198,60
1729,97	436,82	15	6552,26

Elaborado por: Romina Navarrete G.

3.5.2. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO

El presente trabajo de investigación nos permitirá determinar si es factible o no implementar un Servicio de Transporte Masivo para los Estudiantes de la PUCESE, permitiéndoles a los estudiantes mejorar su calidad de vida, ya que podrán movilizar en nuevas y seguras unidades (Buses), pudiendo transportar sus equipos portátiles y herramientas de trabajo sin temor a ser víctimas del hampa y con un costo mínimo. Podrán hacer uso las veces que crea necesario de las unidades en los diferentes recorridos, siempre y cuando el alumno se encuentre matriculado. Se le proporcionara un carnet que será su tarjeta portátil de pasajes.

3.5.3. PROCESO DE COMERCIALIZACIÓN

En coordinación con la Federación de Estudiantes y las autoridades administrativas de la PUCESE se emprenderá una campaña publicitaria agresiva para promocionar el nuevo servicio de transporte, así como el modo de pago y la manera de utilizarlo. Dando a conocer las grandes ventajas que les brindara el servicio a un mínimo costo. Publicidad constante en la revista Naanayu y en los diferentes equipos electrónicos colgados en diferentes puntos estratégicos de la universidad.

3.5.4. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

Al implementar el servicio de transporte comercial los alumnos de la PUCESE al momento de matricularse pagarán por medio de su facturar un rubro correspondiente al costo de servicio. Este a su vez recibirá un carnet con el cual presentara al

momento de subir a las diferentes unidades, pudiendo de esta forma utilizar el servicio las veces que lo necesité.

La presente investigación pretende ofrecer un Servicio de Transporte Masivo para todos los alumnos, docentes y personal administrativos en nuevas y cómodas unidades de transporte, manejadas por choferes profesionales. Cuyas unidades realizarán los recorridos por las dos rutas ya definidas según la ubicación zonal de la demanda.

3.5.5. DESCRIPCION DE LAS RUTAS O RECORRIDOS DE LAS UNIDADES

Basándose en los resultados arrojados en el estudio de mercado se ha definido dos rutas que son las habitadas por el mercado demandante (Ver Tabla 2), rutas que se encuentran detalladas a continuación:

RUTA 1: PUCESE - CENTRO – LAS PALMAS

1. PUCESE- sube por la calle Espejo a Santas Vainas- parada en la Empresa Eléctrica vira por San Martín de Porres- parada en la Cárcel-avanza hasta el redondel de Bananero-baja Coliseo- Parada Coliseo-Avanza hasta la Colon – Parada Parque Infantil-sigue por la Colon-hasta la Inmaculada sube por la México al Barrio 20 de Noviembre- baja por el Oro- baja por la calle Olmedo parada Parque Infantil sigue avanzando por la Olmedo parada Cuerpo de Bomberos avanza hasta la Juan Montalvo-Parada Plaza Cívica- llega a la Avenida La Libertad-Parada 7 Apart Hotel- sigue por la Avenida Libertad-Parada Hospital-Parada Santa Marianita –avanza a la Parada 12 Hotel Estuario-Curva-Parada Hotel Cayapas-Parada Mashita – avanza hasta el Redondel de las Palmas-Regreso

por la Libertad hasta la Parada 12-Sube por la JJ Ramírez-toma la Sucre hasta la Espejo y regresa a la PUCESE.

RUTA 2: PUCESE - BARRIOS DEL SUR

2. PUCESE- Sucre hasta la Olmedo – Parada Sagrado Corazón avanza hasta – el Parque Infantil- avanza por la calle Olmedo parada Gasolinera El Potosí- sigue hasta Aire Libre- avanza por el Nuevo Puente- llega al Redondel del Ejercito- Avanza a Codesa- parada en el Terminal Terrestre-da la vuelta al Redondel de Codesa - Parada 15 de Marzo-Avanza por la Propicia 2 hasta el Puente-Parada Gasolinera Y del León-Sigue por la Vía Atacamas-Parada Victoria, La Tolita, San Rafael-avanza hasta la Y de Vuelta Larga-regresa por la misma vía-Parada Tolita 2, Ciudadela Julio Estudian-regresa hasta la Y del León-Baja a las Villas de Petrocomercial-sigue al Puente de la Propicia 1- Parada en el Recinto Feria- La Propicia*Colegio 5 de Agosto-Sigue hasta el redondel del Ejercito y regresa por el nuevo puente hasta llegar al cabezón-sigue por el malecón el Potosí-avanza por la Colon hasta la Espejo y sube de regreso a la PUCESE.

Esto nos permite implementar el proyecto inicialmente con un mínimo dos unidades de transporte las mismas que se encargaran de cubrir cada una de las rutas anteriormente detallada, a pesar de que el estudio está basado en el escenario moderado donde se han considerado la adquisición de cuatro vehículos con un mínimo de 950 alumnos.

Cada unidad de bus deberá tomarse un tiempo no más de 40 minutos en cada uno de los recorridos antes detallados. Tiempo estimado en comparación a los tiempo de los recorridos de las Unidades de Buses de la Cooperativas Las Palmas que a diferencia tienen su punto de partida desde el redondel en las Palmas antes de bajar a la playa hasta la Y de Vuelta Larga; quienes tienen establecido un tiempo máximo de 41 minutos de ida y 39 minutos de regreso.

Se ha realizado el recorrido y los tiempos tomados en horas picos con gran afluencia de tráfico fueron los siguientes:

RUTA No. 1: PUCESE-CENTRO-LAS PALMAS: Ida 32 minutos

RUTA No. 1: PALMAS REGRESO PUCESE: Regreso 8 minutos

RUTA No. 2: PUCESE – BARRIOS DEL SUR: Ida 33 minutos

RUTA No. 2: BARRIOS DEL SUR REGRESO PUCESE: 7 minutos

Ambos recorridos tienen un tiempo total entre ida y vuelta de 40 minutos, se ha considerado 5 minutos más como un estimado de tiempo de retraso por cualquier circunstancia para que cada unidad pueda cumplir con sus recorridos a cabalidad, recoja a los estudiantes y retorne a las instalaciones de la PUCESE.

Luego de haber determinado los tiempos de cada ruta se ha definido los horarios de las salidas de cada recorrido.

A continuación podrá observar el Flujo de Proceso con imágenes de cada parada según las rutas antes definidas.

RUTA 1 PUCESE-Centro



RUTA 1 PUCESE-Las Palmas

Continuación:



RUTA 2 PUCESE-Barrios del Sur



RUTA 2 PUCESE-Barrios del Sur

Continuación:



3.5.6. DESCRIPCION DEL HORARIO DE SALIDA Y RETORNO DE LAS UNIDADES DE BUSES.

Para determinar los horarios de salida y retorno de los recorridos a las rutas ya establecidas se ha considerado los horarios de clases implementados en la PUCESE en las diferentes escuelas, información que ha permitido determinar los siguientes horarios en tres turnos diarios: mañana, tarde y noche.

MAÑANA

Las dos unidades de buses saldrán a realizar los dos recorridos a partir de las 6h00 y regresaran a la PUCESE con los alumnos a las 6h45.

Luego partirá con los mismos alumnos desde la PUCESE a partir de las 12h30 y retornará vacío a las instalaciones de la PUCESE a las 13h15.

Para poder incrementar los ingresos y ocupar las dos unidades de buses en el tiempo intermedio de la mañana se tendrá que conseguir con alguna empresa privada, ya sea comercial, o estatal un contrato de transportación de su personal en las horas entre las 7h00 que empezaría a realizarse los recorridos, pudiéndolas unidades estar de vuelta en el campus universitario en cuarenta y cinco minutos es decir a las 7h45, con esta estrategia se asegurarían 40 personas en cada unidad lo que aportaría como un ingreso adicional a las Proyecciones de Ventas, ya se incrementarían 80 personas a un costo mínimo de \$30 dependiendo de la distancia del recorrido solicitado.

TARDE

Empezarán los recorridos a partir de las 14h45 y retornará a las 15h30.

A partir de las 16h30 empezará el segundo recorrido exclusivo para alumnos que lo hayan contratado previamente, estas dos unidades de buses deberán retornar con los alumnos a las 17h15, horario perfecto para que los alumnos asistan puntuales a sus clases de las 17h30

Así mismo las unidades de buses deberán salir desde la universidad a realizar sus recorridos a partir de las 17h30 y retornará con 40 alumnos cada uno a las 18h15.

NOCHE

En la noche se realizarán los recorridos a partir de las 19h15 y las unidades regresarán a las 20h00.

A partir de las 20h15 saldrán nuevamente los buses en un segundo recorrido y retornarán a las 21h00.

Y el último recorrido partirá desde la PUCESE a partir de la última hora de clases a las 22h30 y las unidades regresarán vacías a las 23h15.

Adjunto véase Cuadro No.8 con el detalle de los diferentes horarios de salida y retorno de los recorridos:

CUADRO # 8

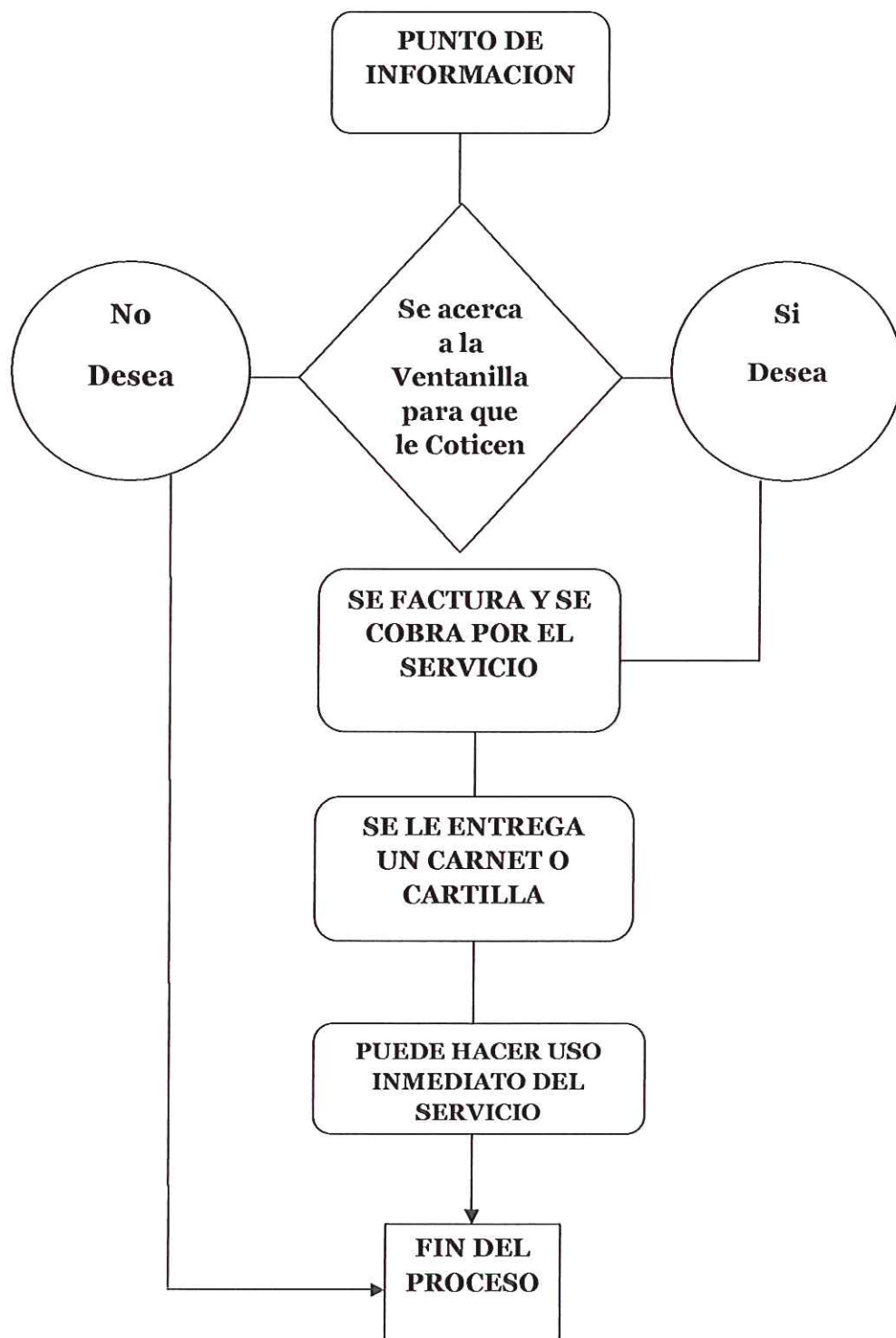
DESCRIPCION DE LOS HORARIOS DE LOS RECORRIDOS

No.	HORARIOS		MAÑANA	RUTAS		TOTAL	CONCEPTO
	Salida	Regreso		1 CENTRO	2 SUR		
1	6:00	6:45		40	40	80	PUCESE
2	7:00	7:45		40	40	80	PARTICULAR
3	12:30	13:15		40	40	80	PUCESE
			TARDE				
4	14:45	15:30		40	40	80	PUCESE
5	16:30	17:15		40	40	80	PUCESE
6	17:30	18:15		40	40	80	PUCESE
			NOCHE				
7	19:15	20:00		40	40	80	PUCESE
8	20:15	21:00		40	40	80	PUCESE
9	22:30	23:15		40	40	80	PUCESE
	TOTAL PASAJEROS AL MES					480	

Elaborado por: Romina Navarrete G.

3.5.7. FLUJO DE PROCESO

FLUJO DE PROCESO DE COMERCIALIZACION DEL SERVICIO



3.5.8. SISTEMA DE COMERCIALIZACIÓN

Previa autorización de las autoridades administrativas de la PUCESE, se emprenderá una campaña masiva y agresiva publicitaria por todos los medios de comunicación existente en la universidad.

Se emprenderán charlas de ser posible de curso en curso para informar y promocionar a todos los estudiantes de las ventajas que tendrán al momento de implementarse el servicio de transporte masivo.

Se pondrán puntos de información en lugares estratégicos como la cancha de la sede en donde una persona se encargara de facilitar la información verbal, además de entregar folletos con publicidad volante.

3.5.9. TAMAÑO DEL MERCADO

Para el desarrollo de la presente investigación se determinó que el mercado demandante de un servicio de transporte masivo son los estudiantes matriculados en las diferentes escuelas o carreras de la PUCESE, razones por la cual el estudio de mercado se lo realizó por medio de encuestas aleatorias a un 90% del alumnado matriculado en la universidad católica de Esmeraldas que hasta Septiembre del 2010 existían a penas 979 alumnos matriculados en las diferentes escuelas. Actualmente la PUCESE ha tenido un repunte en su demanda y el tamaño del mercado del presente proyecto aumento casi en un 60%, habiendo matriculados en el semestre Abril a Agosto del 2011 un total de 1.530 alumnos distribuidos según el siguiente detalle: (Ver Cuadro # 9)

CUADRO # 9

ESCUELA	Cantidad
DISEÑO GAFRICO	98
EDUCACION BASICA (A)	19
EDUCACION INICIAL	20
EDUCACION INICIAL (A)	13
ENFERMERIA	49
ENFERMERIA (A)	168
GERENCIA EN PYMES	14
INGENIERIA COMERCIAL	114
INGENIERIA SISTEMAS	166
HOTELERIA Y TURISMO	89
COMERCIO EXTERIOR	162
CONTABILIDAD	137
GESTION AMBIENTAL	127
LABORATORIO CLINICO	105
LIC CIENCIAS DE EDUCACION	74
LIC EN LINGÜÍSTICA	51
MAESTRIA EN ADMINISTRACION	40
MAESTRIA EN EDUCACION	64
MAESTRIA EN TICS	18
PREESCOLAR	1
DOCENCIA PRIMARIA	1
Total Alumnos Matriculados	1530

Fuente: Unidad Administrativa PUCESE a Mayo 2011

Crecimiento de la población demandante que se convierte en una oportunidad ya que la presente investigación podrá realizar su proyección de ventas con un incremento del 60%, porcentaje significativo si consideramos el incremento de un semestre a otro, es decir desde el semestre anterior al actual.

5.10. DISPONIBILIDAD DE SERVICIO

Al momento de implementar el Servicio de Transporte Masivo, todos los alumnos podrán acceder al uso inmediato del servicio.

El proyecto se lo deberá empezar con la habilitación de dos unidades de buses, las mismas que deberán estar en perfecto estado, con todos los permisos legales para poder operar y brindar el servicio a los alumnos. Contará también con dos choferes profesionales previamente calificados por el administrador del proyecto, quienes serán los encargados de conducir las unidades por las rutas ya establecidas, y quienes mantendrán un contacto directo con los alumnos al momento de utilizar el servicio.

3.5.11. DISPONIBILIDAD DE CAPITAL

Para la implementación del servicio de Transporte se necesitará del aporte de capital propios de los socios de la compañía de un 47% del valor de la inversión inicial, la diferencia es decir del 53% se completará con aportes externos, es decir financiamiento bancario, lo que permitirá cubrir todos los gastos de Inversión Fija y los gastos correspondientes al Capital de trabajo por un lapso de un año. Ver Tabla # 3 adjunto.

TABLA # 3

DESCRIPCION	MONTO	%
Aporte Propio	120.000,00	47%
Otros Aportes	0,00	0
Préstamo Bancario	134.199,34	53%
Total Inversión	254.199,34	100%

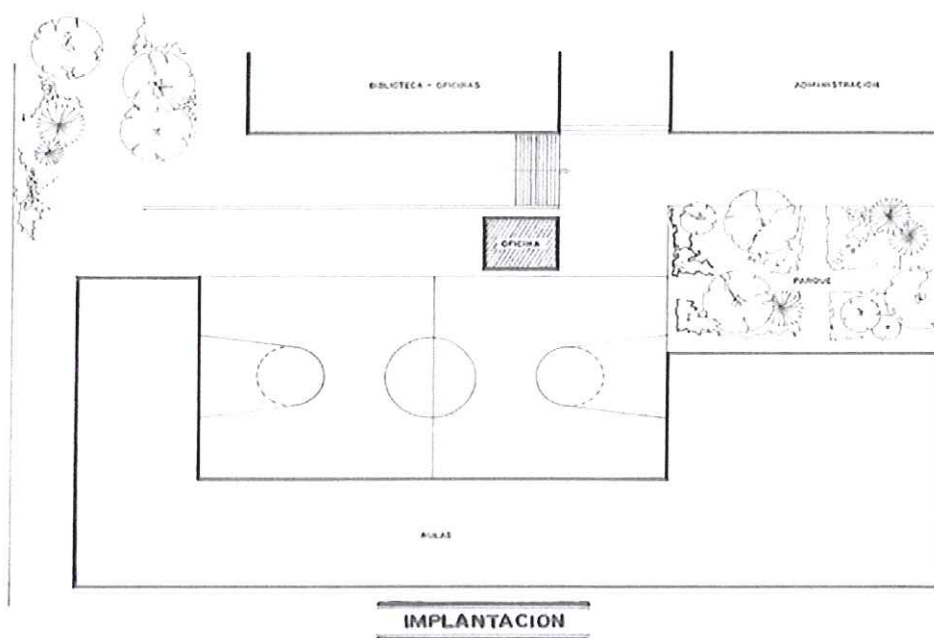
Elaborado por: Romina Navarrete G.

3.5.12. LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO

La localización de la compañía que implemente el servicio de transporte masivo para los estudiantes de la PUCESE, deberá estar ubicada dentro del campus universitario. Conformada por una pequeña oficina de 2x3 en donde el administrador podrá dar la información respectiva a los alumnos interesados.

El punto de Información o Servicio Directo a los estudiantes está situado a un lado de la cancha siendo un punto estratégico con acceso para todos los usuarios. (Ver plano adjunto)

Las unidades de buses deberían ser parqueadas dentro de los patios de la sede o en los parqueaderos de la institución vecina Domingo Sabio que se encuentra ubicada dentro del campus justo bajando las escalinatas de la PUCESE.



3.5.13. INVERSION DEL MONTAJE DE LAS OFICINAS

El montaje de la infraestructura del punto de atención al usuario, que estará ubicado según el plano arriba detallado, dentro del campus, al lado lateral de la cancha tendrá un costo de \$2.764,16 según la Propuesta Técnica 8798-11 emitida por la Empresa ASECOM (Ver Adjuntos)

Esta propuesta incluye el montaje de la infraestructura con paredes en gypsu, la instalación de los puntos de redes telefónicas, de datos y electrónicos, así como también incluye todos los materiales y mano de obra.

3.5.14. INVERSIÓN DE EQUIPOS Y VEHÍCULOS

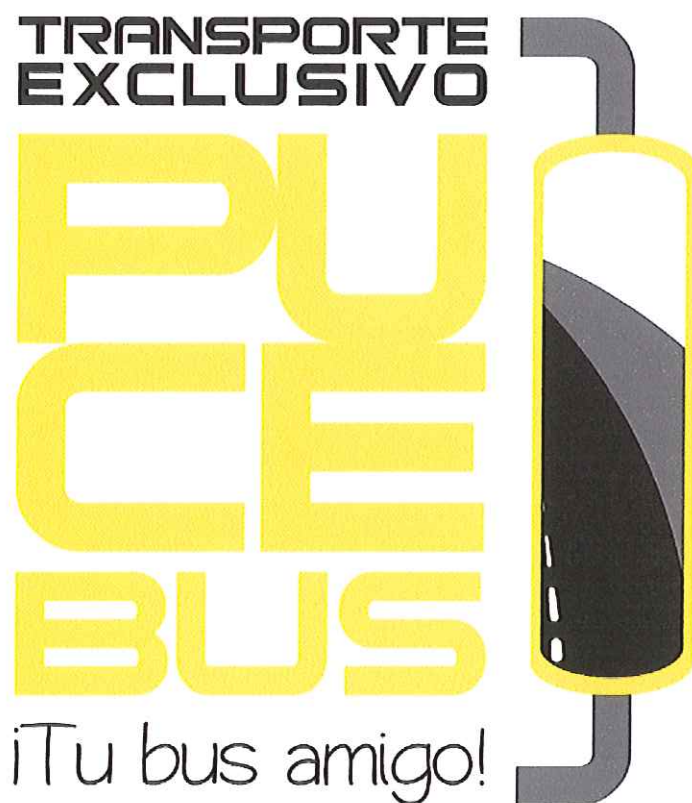
Para el desarrollo del presente estudio se ha determinado realizar la adquisición de activos fijos como: cuatro vehículos o unidades de buses, equipos y muebles de oficina en un total de Inversión Inicial de **\$254.199,34**. Habiendo una cantidad mayor en los rubros de la Inversión Fija, ya que este proyecto deberá adquirir unidades de buses que serán bienes fijos fundamentales para la ejecución del proyecto, la misma que asciende a \$221.554,28 y la diferencia a los rubros del Capital de Trabajo.

3.6.- ESTUDIO ORGANIZACIONAL Y LEGAL

3.6.1.- NOMBRE DEL NEGOCIO

El nombre de la Empresa que se encargará de la transportación masiva de los alumnos de la Pontificia Universidad Católica sede Esmeraldas será: “PUCEBUS” en honor a que es una empresa creada exclusivamente para brindar el servicio de transporte masivo a toda la comunidad PUCESE.

3.6.2.- LOGO



4.6.3.- PROPUESTA DE VENTA (SLOGAN)

La propuesta del Slogan Publicitario será:

“TRANSPORTE EXCLUSIVO PUCE BUS ¡Tu bus amigo! “



3.6.4. CARACTERÍSTICAS Y TIPO DE ORGANIZACIÓN

Para la implementación de una empresa que brinde el Servicio de Transporte Masivo para los alumnos de la PUCESE, se recomienda la constitución de una Compañía de Sociedad Anónima.

Ya que una Compañía Anónima en un futuro puede ir incrementando el número de sus socios, los mismos que podrán ir incrementando sus acciones, por lo tanto podrán aumentar la cantidad de unidades de buses, lo que les generara un ingreso económico fructífero sin ningún impedimento legal.

Dentro de las generalidades podemos mencionar que este tipo de Compañías tiene como característica principal, que es una sociedad cuyo capital, dividido en acciones negociables, y sus accionistas responden únicamente por el monto de sus aportaciones.

Esta especie de compañías se administra por mandatarios amovibles socios o no. Se constituye con un mínimo de dos socios sin tener un máximo.

El nombre en este tipo de compañías se puede consistir en una razón social, una denominación objetiva o de fantasía. Deberá ser aprobado por la Secretaría General de la Oficina Matriz de la Superintendencia de Compañías, o por la Secretaría General de la Intendencia de Compañías de Guayaquil, o por el funcionario que para el efecto fuere designado en las intendencias de compañías.

Solicitud de aprobación.- La presentación al Superintendente de Compañías, se la hará con tres copias certificadas de la escritura de constitución de la compañía, adjuntando la solicitud correspondiente, la misma que tiene que ser elaborada por un abogado, pidiendo la aprobación del contrato constitutivo.

La compañía se constituirá con un mínimo de dos socios, sin tener un máximo de socios.

El capital mínimo con que ha de constituirse la Compañía Anónima, es de ochocientos dólares. El capital deberá suscribirse íntegramente y pagarse al menos en el 25% del capital total. Las aportaciones pueden consistir en dinero o en bienes muebles o inmuebles e intangibles, o incluso, en dinero y especies a la vez. En cualquier caso las especies deben corresponder al género de comercio de la compañía.

La actividad o actividades que integren el objeto de la compañía. El socio que ingrese con bienes, se hará constar en la escritura de constitución, los bienes serán valuados por los socios. La compañía podrá establecerse con el capital autorizado, el mismo que no podrá ser mayor al doble del capital suscrito.

3.6.5.- MISIÓN. VISIÓN Y OBJETIVOS DE LA ORGANIZACIÓN

PUSEBUS ha determinado cuáles son sus metas y objetivos:

Misión.- Brindar un servicio de Transporte Masivo de excelencia, a la comunidad PUCESE movilizándolos de manera segura y confortable en unidades de buses de primera calidad.

Visión.- Posesionarnos como la mejor compañía de transporte escolar e institucional en la ciudad de Esmeraldas.

OBJETIVOS

Objetivo General

Brindar un servicio de calidad especializando en el transporte escolar e institucional.

Objetivos Específicos

- Conseguir los permisos de operación para poder brindar un servicio de transporte cumpliendo con todas las disposiciones legales.
- Conseguir un Contrato o Convenio de Trabajo con la PUCESE por un periodo mínimo de 5 años.
- Incrementar la adquisición de las Unidades de Buses a un corto tiempo

3.6.6.- REQUERIMIENTO DE CAPITAL HUMANO

Para la implementación de la compañía “PUSEBUS” se necesitará para comenzar un capital humano de cuatro personas:

- 1 Administrador
- 1 Cajera –Recaudadora
- 2 Choferes Profesionales

3.6.6.1.- ADMINISTRADOR.- Sera la persona encargada de administrar los recursos de la compañía, se encargará de la parte comercial, así como de supervisar las funciones de los demás funcionarios. Será el Contacto directo entre las Autoridades de la PUCESE, y el personal a su cargo.

Perfil Académico:

- Persona de 25 a 40 años (Sexo Indistinto)
- Título de Tercer Nivel en Contabilidad o Administración
- Experiencia previa en Administración de empresas mínima 2 años
- Referencia Personales Intachables
- Referencia Laborales

3.6.6.2.- CAJERA –COBRADORA.- Será la encargada de la facturación, cobro y entrega de las Cartillas o Carnet, quién atenderá personalmente a los alumnos. Brindará una atención personalizada entregando Información del Servicio a los alumnos, razón por la cual deberá tener experiencia y carisma en Servicio al Cliente

Perfil Académico

- Persona de entre 20 a 40 años (de preferencia mujer)
- Título Bachiller Contable o Secretaria

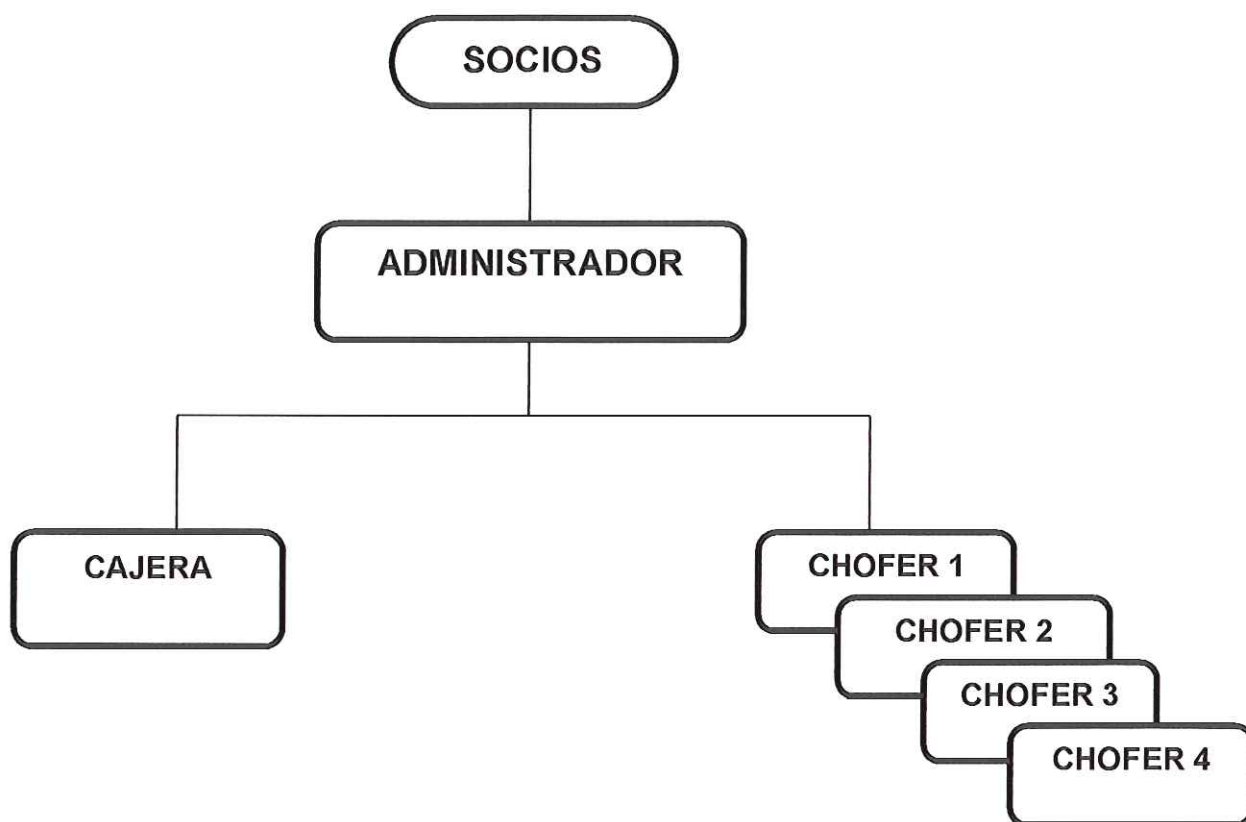
- Instrucción Académica Superior
- Experiencia previa en Facturación, Recaudación y Servicio al Cliente
- Referencia Personales Intachables

3.6.6.3.- CHOFERES PROFESIONALES.- Serán los encargados de la conducción de las unidades de buses, mantendrán contacto directo con los alumnos. Reportarán las novedades diarias tanto en lo referente a la parte automotriz como de las exigencias de los alumnos. Reportarán el Consumo de Combustible así como el resumen de los cumplimientos de las rutas preestablecidos.

Perfil

- Persona de 25 a 45 años de edad
- Poseer Licencia de Chofer Profesional Tipo C (vigente)
- Instrucción Académica de Tercer Nivel
- Experiencia en Conducción de Vehículos de Servicio Público o Comercial
- Referencias Personales Intachables
- Conocimientos de Mecana Básica.

3.6.7.- ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL



3.6.8.- TRÁMITES Y PERMISO PARA FUNCIONAMIENTO

Para la implementación de la compañía de sociedad anónima se deberá realizar los siguientes trámites y obtener los siguientes Permisos para poder operar legalmente:

- Requisitos para formar una Compañía de Sociedad Anónima.
- Requisitos para obtener el Permiso de Operación como Servicio de Transporte.
- Requisitos para Matriculación Vehicular.

3.6.8.1.- REQUISITOS PARA FORMAR UNA COMPAÑÍA DE SOCIEDAD ANÓNIMA

Dentro de los requisitos la compañía deberá constituirse con dos o más accionistas, según lo dispuesto en el Artículo 147 de la Ley de Compañías, sustituido por el Artículo 68 de la Ley de Empresas Unipersonales de Responsabilidad Limitada. La compañía anónima no podrá subsistir con menos de dos accionistas, salvo las compañías cuyo capital total o mayoritario pertenezcan a una entidad del sector público.

Los requisitos para formar una Compañía Anónima son los siguientes:

- Solicitar la aprobación del Nombre de la Compañía a la Superintendencia de Compañías.
- Luego de obtener la aprobación del nombre, se suscribe el capital en una Cuenta Bancaria.
- Se realiza la Minuta ante un Notario Público con la inscripción de los datos y los respectivos aportes económicos de cada socio.
- Se Inscribe esa Minuta en el Registrador de la Propiedad para dejar estipulado la creación de la Compañía.

- Se entrega un Informe con todos las Escrituras Originales y (2 copias) a la Superintendencia para el ingreso en su sistema.
- La Superintendencia revisa y aprueba estos documentos y publica en los medios de comunicación escrita la creación de la nueva compañía.

3.6.8.2.- PERMISO DE OPERACIÓN PARA PODER BRINDAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE

Para poder operar legalmente y cumplir el objetivo principal, “PUCEBUS” deberá obtener el Permiso de Operación, documento que le permitirá brindar los servicios de transporte escolar legalmente, dicho permiso es otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito de Esmeraldas, Institución gubernamental que solicita los siguientes requisitos:

1. Resolución de la Constitución de la Compañía emitida por la Superintendencia de CIA e Inscrita en el Registrador Mercantil o de la Propiedad para Compañías
2. Ministerial emitido por la Dirección Nacional de Cooperativas e inscrita en la misma y resolución de la constitución Jurídica emitida por la ANT.
3. Copias Legibles de documentos personales : (Copia de Cedula, Certificado de Votación actualizado) de cada socio de la compañía
4. Copia Legible del RUC de la Compañía
5. Nomina Original y Actualizada de los socios o accionistas (2 últimos meses)
6. Copia del Nombramiento y Cedula del Representante Legal de la Compañía.
7. Declaración Juramentada de los socios o Accionistas de no ser miembros de las fuerzas públicas, tampoco vigilante, autoridad o empleado civil que trabaje en algún organismo relacionado con el tránsito y transporte terrestre o ha dejado de serlo por 2 años anteriores.

Luego de haber cumplido con todos los requisitos antes detallados, se deberá realizar los siguientes trámites para poder funcionar legalmente:

Formulario para la matriculación de automotores nuevos

- a) Copia de cédula de ciudadanía y certificado de votación del propietario del vehículo o representante legal en caso de persona jurídica.
- b) Copia de RUC, solo persona jurídica
- c) Original de Factura Comercial o Nota de Venta (deben cumplir con la normativa del SRI: No. de autorización y fecha de vencimiento, verificar que conste el color homologado por la ANT) y el número de CPN en el caso de vehículos de producción nacional; en el caso de vehículos importados, deberá constar el número del Registro Aduanero de Matriculación Vehicular (RAMV) emitido por la CAE.
- d) Improntas de motor y chasis sino Revisión del Vehículo
- e) Original y copia del comprobante de pago de matrícula y multas realizado en los bancos autorizados, se exceptúa a las Comisiones Provinciales que cuenten con información en línea.
- f) Presentar original del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.
- g) Copia certificada del Permiso de Operación vigente.

CAPITULO IV

4. ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

4.1. DETERMINACIÓN DE COSTOS DEL SERVICIO

Para implementar una Compañía de Servicio de Transporte no se puede establecer el costo del servicio ya que la PUCEBUS no producirá ni venderá un producto tangible, sino que brindará un servicio, producto intangible a su mercado meta, que en este caso serían los alumnos de la PUCESE. Por tal razón se detalla a continuación todos los costos que generan la constitución e implementación de la compañía.

4.1.1. COSTOS DE EQUIPOS DE OFICINA

Dentro de los costos de Equipos de Oficinas, se ha desglosado los costos correspondientes a la compra y adquisición de Equipo de Telefonía, Equipos de Aire Acondicionado y los costos de instalación de estos equipos lo que implicaría un total de 502,84. Ver cuadro # 10 en Anexos.

4.1.2. COSTO DE ENSERES Y MUEBLES

Los Costos de Muebles y Enseres ascienden a \$451,80; considerando que solamente han sido cotizados los muebles esenciales para el personal administrativo que comenzará a brindar sus servicios. (Ver cuadro # 11 para mayor descripción en los anexos).

4.1.3. COSTOS DE VEHICULOS

Para la implementación de la compañía “PUCEBUS” es esencial la adquisición de Vehículos que formaran parte de los activos de la compañía, en este caso se tendrá que realizar la adquisición de dos unidades de Buses nuevos, uno con capacidad para 40 personas de Chasis Cabinado Chevrolet mas carrocería ensamblada y otro bus Hyundai tipo Country con capacidad para 24 personas. Ver Cuadro # 12 adjunto.

CUADRO # 12

VEHICULOS				
Cant	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
2	UNIDAD	VEHICULOS-BUSES DE 35 A 42 PERSONAS (NUEVOS CHASIS CHEVROLET Y CARROCERIA ENSAMBLADA)	59542,11	119084,22
2	UNIDAD	VEHICUOS-BUSES NUEVOS HYUNDAI COUNTRY DE 24 PERSONAS	47990,00	95980,00
4		TOTAL BIENES – VEHICULOS		215064,22

Elaborado por: Romina Navarrete G.

4.1.4. COSTOS DE HERRAMIENTAS DE TRABAJO

Dentro de los costos se ha incluido el gasto de las herramientas de trabajo bienes que se compraran una sola vez al año y son de gran utilidad para brindar el servicio de transporte. En este rubro se han incluido Gorras y Camisetas que utilizaran como tipo uniforme el personal de “PUCEBUS”, así como también valores equivalentes a la compra de Conos, Triángulos de Seguridad que las unidades de buses deberán portar en cumplimiento de la ley y por seguridad (Ver cuadro adjunto 13 en Anexos)

4.1.5. COSTOS DE EQUIPO DE COMPUTACIÓN

Los costos de los equipos de computación ascienden a \$ 1.658,98, que corresponde a dos computadoras completa con sus respectivos reguladores de voltaje (Ver cuadro 14 en Anexos)

4.1.6. COSTOS DE CONSTITUCIÓN

Dentro de los Cotos de Constitución se ha tomado en cuenta rubros pago de Honorarios de un Abogado, El costo de Registro de las Escrituras para la formación de la Compañía Anónima, gastos de movilización, los costos de la inscripción en el Registrador Mercantil, el costo del permiso de operación, así como también el valor del costo del montaje de la infraestructura de las oficinas, dichos rubros ascienden a un total de \$ 3.494,16. Valores que solo se cancelaran una vez al iniciar la creación de la compañía. (Ver detalle en Anexos Cuadro # 15)

4.2. DETERMINACION DE LOS GASTOS

4.2.1. GASTOS ADMINISTRATIVOS

Como se menciona en el capítulo anterior se prevé que la “PUCEBUS” necesitara en sus inicios de máximo de seis personas, las mismas que generarían los siguientes rubros en lo referente a Gastos de Sueldos y Salario (Ver Cuadro Adjunto)

CUADRO # 16

N°	CARGO	R.M.U.	8,33%	12,15%	VACACIONES	14	13	TOTAL	TOTAL MENSUAL	TOTAL ANUAL
			FONDO DE RESERVA	IESS PATRONAL		SUELDO	SUELDO			
						264				
1	Administrador	500,00	41,67	60,75	20,83	22,00	41,67	686,92	686,92	8243,00
1	Cajera-Recaudadora	350,00	29,17	42,53	14,58	22,00	29,17	487,44	487,44	5849,30
4	Choferes	450,00	37,50	54,68	18,75	22,00	37,50	620,43	2481,70	29780,40
6	TOTAL	1300,00	108,33	157,95	54,17	66,00	108,33	1794,78	3656,06	43872,70

TOTAL TRIMESTRAL		3		10968,18
-------------------------	--	----------	--	-----------------

Elaborado por: Romina Navarrete G.

4.2.2. GASTO SUMINISTROS DE OFICINA

Se ha determinado que los Gastos se Suministros de oficinas ascienden a un monto de \$85,36 ver detalle en Cuadro # 17 en Anexos

4.2.3. GASTOS DE SERVICIOS BASICOS

Considerando que las oficinas estarán ubicadas dentro de las instalaciones de la PUCESE, se ha determinado valores básicos para cubrir los gastos referentes al consumo de energía eléctrica, agua, teléfono e internet. Ver cuadro # 18.

4.2.4. GASTO MANTENIMIENTOS VEHICULOS

Basándose en las entrevistas y estudio de mercado se ha determinado que anualmente se deberá reservar un rubro fijo para cubrir los gastos de mantenimientos de las unidades de buses de aproximadamente \$2.456,00 mensualmente, en este grupo se encuentran los gastos de limpieza, mantenimiento, cambio de aceite, combustible y cambio de repuestos. Ver Cuadro # 19 en anexos.

4.2.5. GASTO DE SEGUROS ANUALES

Otro rubro importantísimo para el funcionamiento de la empresa de servicio de transporte son cubrir los valores de gastos anuales como son valor de matrícula, Seguros de Vida para los Choferes, Seguro Total de los Vehículos y el SOAT que suman un total de \$4.137,88. (Ver Cuadro # 20 en Anexos)

4.2.6. GASTOS DE ARRIENDO

Según entrevistas con el Pro-rector de la PUCESE, señor Aitor Urbina García de Vicuña, al momento de implementarse la compañía de servicio de transporte exclusivo para los alumnos de su sede, la universidad proporcionara un espacio físico para efectuar la parte logística y administrativa del proyecto. Por tales razones se ha considerando un valor referencial como pago de arriendo mensual de apenas \$150,00.

4.2.7. GASTO DE PUBLICIDAD

Para poder socializar el servicio que brindara la PUCEBUS, se deberá realizar una campaña agresiva en todos los medios de comunicación lo que generara un gasto promedio de \$55,00 mensuales.

4.2.8. GASTOS DE MANTENIMIENTO DE COMPUTADORAS

Se ha considerado un valor mensual de \$20,00 para cubrir los gastos de mantenimientos de las computadoras.

4.2.9. GASTOS FINANCIEROS

Para la implementación de la Compañía PUCEBUS se ha determinado realizar un préstamo bancario a largo plazo financiado por medio del Banco del Fomento, dentro de los créditos de producción nacional para empresas de servicio, con una tasa pasiva del 6,5% y una tasa activa del 11,20% que genera un pago de intereses mensuales que asciende a \$1.893,87 (ver tabla de amortización)

4.2.10. DETERMINACION DE INVERSION FIJA

Se ha determinado que para la implementación de la Compañía “PUCEBUS S. SA” deberán cubrir un valor total de \$ 254.199,34 como Inversión Inicial Total, cantidad de la cual se fragmenta un valor de \$221.554,28 para los rubros de Inversión Fija y la

diferencia se enmarcan en los valores de Inversión diferida O Capital de Trabajo
(Ver cuadro # 21 adjunto)

CUADRO # 21

P U C E B U S			
RESUMEN DE INVERSION INICIAL			
DESCRIPCION			TOTAL
INVERSION FIJA			
EQUIPOS DE COMPUTACION			1.658,98
EQUIPOS DE OFICINA			502,84
MUEBLES DE OFICINA			451,80
VEHICULO			215.064,22
HERRAMIENTAS DE TRABAJO			382,28
GASTOS DE CONSTITUCION			3.494,16
TOTAL INVERSION FIJA			221.554,28
CAPITAL DE TRABAJO			
GASTO SUMINISTROS DE OFICINA	3	85,36	256,08
GASTOS DE SERVICIOS BASICOS	3	107,20	321,60
GASTO MATENIMIENTOS VEHICULOS	3	2.456,00	7.368,00
GASTO DE SEGUROS ANUALES	3	4137,88	1.379,29
REMUNERACIONES	3	2969,14	8.907,43
GASTOS DE ARRIENDO	3	150,00	450,00
GASTO DE PUBLICIDAD	3	55,00	165,00
GASTO DE FINANCIAMIENTO	3	544,31	1.632,93
MANTENIMIENTO DE COMPUTADORAS	3	20,00	60,00
TOTAL CAPITAL DE TRABAJO			20.540,33
SUBTOTAL DE LA INVERSION INICIAL			242.094,61
IMPREVISTOS	5%		12.104,73
TOTAL DE LA INVERSION			254.199,34

Elaborado por: Romina Navarrete G.

4.2.11. DETERMINACION DEL PRECIO

Tratándose de una Compañía de Servicio de Transporte la determinación del precio de nuestro servicio no se lo puede obtener por medio de alguna fórmula, como ya existe en el mercado local de la ciudad de Esmeraldas compañías que son o serian la competencia perfecta para la “PUCEBUS”, se ha tomado en cuenta varios factores tanto internos como externos para poder determinar el precio de cobro por el servicio.

En el desarrollo de la presente investigación se ha podido determinar que existen varios factores dentro del mercado local que son preponderante para el éxito o fracaso de este proyecto. El valor del precio a cobrar por el servicio debe estar entre el rango mínimo del valor que cobran los competidores directos, que son los buses de servicio urbano \$0,25 oficial según las disposiciones legales para este tipo de transporte, e igual o menor que el precio de cobro al de nuestra competencia agresiva que son el gremio de los taxis comercial \$1,00 ya que ellos mantiene la gran ventaja comparativa de trasladar a una sola persona por el valor de \$1,00 siempre y cuando se traten de carreras cortas dentro del perímetro de la ciudad. Lo que provoca una gran desventaja económica ya que se pueden unir 4 o 2 alumnos y pagar el valor de \$1,00 entre ellos.

Siguiendo los análisis antes detallados se ha determinado considerando los Costos que implican la creación e implementación de una compañía nueva de Transporte exclusiva de establecer el precio de Venta por el Servicio en \$ 0.75 diarios lo que sumaria un valor de \$15,00 mensual por el servicio.

Se quiere recalcar que una de los objetivos del desarrollo de este proyecto desde un inicio fue solucionar la necesidad existente en los alumnos de la PUCESE, preservar su seguridad. Valores que seguirán siendo primordiales más que llegar a obtener una ganancia absoluta.

4.2.12. DETERMINACION DE INGRESOS

El departamento Financiero de la PUCESE ha facilitado datos de la población , es decir de los alumnos matriculados según sus registro en los 5 años anteriores , 10 semestres, información que ha permitido aplicar la formula de mínimos cuadrados para determinar el crecimiento de nuestro mercado local y realizar la proyección de Ventas o Ingresos según se detalla a continuación:

Se ha considerado la Proyección de Ventas en el Escenario Moderado con un porcentaje de 950 alumnos que pagarían por el Servicio de Transporte a un valor de \$15,00 mensuales lo que arrojaría un valor total de ingresos anuales de \$222.300,00. Ver Cuadro # 22 de Proyección de Ventas en Anexos.

4.2.13. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

Luego de haber definido los rubros y las cuentas con que la compañía de transporte PUCEBUS debe empezar para iniciar sus funciones detallamos el Estado de Situación Inicial

EMPRESA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE "PUCEBUS"
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
AL 01 DE ENERO DEL 2011

ACTIVO	PASIVO
ACTIVO NO CORRIENTE	PATRIMONIO
Muebles de Oficina	CAPITAL
451,80	104.856,57
Equipo de Computacion	TOTAL PATRIMONIO
1658,98	104.856,57
EQUIPOS DE OFICINA	
502,84	
HERRAMIENTAS DE TRABAJO	PASIVO CORRIENTE
382,28	PRESTAMO BANCARIO C/P
VEHICULOS	7.724,05
215.064,22	TOTAL PASIVOS CORRIENTES
TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES	7.724,05
218.060,12	PASIVOS NO CORRIENTE
ACTIVO CORRIENTE	PRESTAMOS BANCARIOS L/P
CAJA CHICA	126.475,28
17416,26	TOTAL PASIVOS NO CORRIENTE
BANCOS	126.475,28
17501,62	TOTAL PASIVOS
SUMINISTROS DE OFICINA	134.199,33
85,36	TOTAL PATRIMONIO + PASIVOS
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	239.055,90
17501,62	
OTROS ACTIVOS	
GASTO DE CONSTITUCION	
3.494,16	
TOTAL OTROS ACTIVOS	
3.494,16	
TOTAL ACTIVO	TOTAL PASIVO + CAPITAL
239.055,90	239.055,90

CAPITAL DE TRABAJO 9.777,57

INDICE DE LIQUIDEZ 2,27
PRUEBA ACIDA 2,25

INDICE DE ENDEUDAMIENTO 56,14%

Elaborado por: Romina Navarrete G.

4.2.14. DEPRECIACIONES

Para el cálculo de los valores correspondiente a la Depreciación, se ha determinado el tiempo de 10 como vida útil de los bienes depreciables para todos bienes tangibles como son los vehículos, muebles de oficina y las herramientas de trabajo. Pero a los equipos de computación se le ha considerado 3 años de vida útil considerando la rapidez del cambio de tecnología. Se ha aplicado la forma de depreciación en línea recta y un valor residual del 10% del valor actual del bien. Ver mayor detalles en los anexos.

4.2.15. FUENTES DE FINANCIAMIENTO

Para la implementación de la Compañía Anónima PUCBUS, se ha buscado una fuente de financiamiento propio de los socios de un monto de \$120.000,00 que equivale al 47% de la aportación de la Inversión Inicial, el 53% restante será financiada por medio de un crédito a largo plazo por medio del Banco del Fomento. Ver cuadro # 24

CUADRO # 24

PUCBUS FUENTES DE FINANCIAMIENTO COSTO DE CAPITAL					
INVERSION INICIAL	254.199,34				
DESCRIPCION	APORTE DE CAPITAL	100%	TASA SISTEMA FINANCIERO	TASA DEL SISTEMA FINANCIERO	TASA APLICADA AL PROYECTO
APORTE PROPIO	120.000,00	0,472070	Tasa Pasiva	6,50	0,065
OTROS APORTES		0,000000	TASA ACTIVA		0
PRESTAMO BANCARIO	134.199,34	0,527930	Tasa Activa	11,20	0,1120
TOTAL INVERSION	254.199,34	1,000000			0,089813
	COSTO DE CAPITAL				8,98%

Elaborado por: Romina Navarrete G.

4.2.16. REQUISITOS PARA EL CREDITO

Los Crédito para el Comercio y Servicio dentro del área de Productividad del Banco de Fomento son otorgados a un plazo de 5 años, sin periodo de gracia cumpliendo los siguientes requisitos: (Fomento, 2011)

REQUISITOS PARA PERSONAS JURIDICAS

1. Solicitud de crédito y declaración de situación financiera firmada por el Representante Legal.
2. Fotocopia de la Cedula de Identidad del Presidente y del Representante legal.
3. Balance General y Estados de Pérdidas y Ganancias actualizados presentados en la Superintendencia de Compañías de los tres últimos años, incluye corte de año en curso, firmados por el Representante Legal y el Contador.
4. Certificado de nomina de accionistas otorgado por la Superintendencia de Compañías.
5. Declaración del Impuesto a la Renta presentado al SRI de los tres últimos años (según el caso).
6. Fotocopia del Registro Único Contribuyente (RUC).
7. Escrituras de Constitución de la Empresa.
8. Informe de Auditores Externos con corte al último año, de ser el caso.
9. Escrituras de aumento de capital, si lo tiene.
10. Nombramiento de Presidente y Gerente General (Representante Legal).
11. Acta de autorización del Directorio de la empresa para endeudamiento con el BNF, de ser pertinente.
12. Certificado de cumplimiento de obligaciones patronales concedido por el IESS.
13. Referencias comerciales, bancarias y de proveedores.
14. Prestamos sobre los USD\$100.000 estudio de factibilidad de la actividad productiva a desarrollar con el préstamo.

15. Facturas proformas de las inversiones a realizar con el préstamo.
16. Copia del comprobante de pago de servicios básicos: luz, agua o teléfono, o un documento que permita la verificación del domicilio de la compañía.
17. Permisos de funcionamiento y/o Medio Ambiente.
18. Mantener activa una cuenta corriente o de ahorros en el BNF.

4.2.14. TABLA DE AMORTIZACION

TABLA DE AMORTIZACION					
METODO			CUOTA FIJA		
CAPITAL PRESTADO		136.363,13	PAGO CADA		1 MES
TASA DE INTERES ANUAL			11,20%	PERIODOS	120
PLAZO			120	MESES	
PAGOS ANUALES		12	INTERES	0,93%	MENSUAL
FECHA DEL PRESTAMO			PAGO PERIODICO		1.893,87
COBRO CADA		30			
PERIODO	FECHA DE PAGO	PAGO PERIODICO	INTERES PAGADOS	CAPITAL PAGADO	SALDO INSOLUTO
0					136.363,13
1		1.893,87	1.272,72	621,15	135.741,98
2		1.893,87	1.266,93	626,95	135.115,03
3		1.893,87	1.261,07	632,80	134.482,23
4		1.893,87	1.255,17	638,71	133.843,52
5		1.893,87	1.249,21	644,67	133.198,86
6		1.893,87	1.243,19	650,68	132.548,17
7		1.893,87	1.237,12	656,76	131.891,41
8		1.893,87	1.230,99	662,89	131.228,53
9		1.893,87	1.224,80	669,07	130.559,45
10		1.893,87	1.218,55	675,32	129.884,14
11		1.893,87	1.212,25	681,62	129.202,51
12		1.893,87	1.205,89	687,98	128.514,53
		22.726,48	14.877,88	7.848,59	
13		1.893,87	1.199,47	694,40	127.820,13
14		1.893,87	1.192,99	700,89	127.119,24
15		1.893,87	1.186,45	707,43	126.411,82
16		1.893,87	1.179,84	714,03	125.697,79
17		1.893,87	1.173,18	720,69	124.977,09
18		1.893,87	1.166,45	727,42	124.249,67
19		1.893,87	1.159,66	734,21	123.515,46
20		1.893,87	1.152,81	741,06	122.774,40
21		1.893,87	1.145,89	747,98	122.026,42
22		1.893,87	1.138,91	754,96	121.271,46
23		1.893,87	1.131,87	762,01	120.509,45
24		1.893,87	1.124,75	769,12	119.740,34
		22.726,48	13.952,28	8.774,20	
25		1.893,87	1.117,58	776,30	118.964,04
26		1.893,87	1.110,33	783,54	118.180,50
27		1.893,87	1.103,02	790,86	117.389,64
28		1.893,87	1.095,64	798,24	116.591,41
29		1.893,87	1.088,19	805,69	115.785,72
30		1.893,87	1.080,67	813,21	114.972,51
31		1.893,87	1.073,08	820,80	114.151,72
32		1.893,87	1.065,42	828,46	113.323,26
33		1.893,87	1.057,68	836,19	112.487,07

34		1.893,87	1.049,88	843,99	111.643,08
35		1.893,87	1.042,00	851,87	110.791,20
36		1.893,87	1.034,05	859,82	109.931,38
		22.726,48	12.917,52	9.808,95	
37		1.893,87	1.026,03	867,85	109.063,54
38		1.893,87	1.017,93	875,95	108.187,59
39		1.893,87	1.009,75	884,12	107.303,47
40		1.893,87	1.001,50	892,37	106.411,09
41		1.893,87	993,17	900,70	105.510,39
42		1.893,87	984,76	909,11	104.601,28
43		1.893,87	976,28	917,59	103.683,68
44		1.893,87	967,71	926,16	102.757,53
45		1.893,87	959,07	934,80	101.822,72
46		1.893,87	950,35	943,53	100.879,20
47		1.893,87	941,54	952,33	99.926,86
48		1.893,87	932,65	961,22	98.965,64
		22.726,48	11.760,73	10.965,74	
49		1.893,87	923,68	970,19	97.995,45
50		1.893,87	914,62	979,25	97.016,20
51		1.893,87	905,48	988,39	96.027,81
52		1.893,87	896,26	997,61	95.030,19
53		1.893,87	886,95	1.006,92	94.023,27
54		1.893,87	877,55	1.016,32	93.006,95
55		1.893,87	868,06	1.025,81	91.981,14
56		1.893,87	858,49	1.035,38	90.945,76
57		1.893,87	848,83	1.045,05	89.900,71
58		1.893,87	839,07	1.054,80	88.845,91
59		1.893,87	829,23	1.064,64	87.781,26
60		1.893,87	819,29	1.074,58	86.706,68
		22.726,48	10.467,52	12.258,96	
61		1.893,87	809,26	1.084,61	85.622,07
62		1.893,87	799,14	1.094,73	84.527,34
63		1.893,87	788,92	1.104,95	83.422,39
64		1.893,87	778,61	1.115,26	82.307,12
65		1.893,87	768,20	1.125,67	81.181,45
66		1.893,87	757,69	1.136,18	80.045,27
67		1.893,87	747,09	1.146,78	78.898,49
68		1.893,87	736,39	1.157,49	77.741,00
69		1.893,87	725,58	1.168,29	76.572,71
70		1.893,87	714,68	1.179,19	75.393,51
71		1.893,87	703,67	1.190,20	74.203,31
72		1.893,87	692,56	1.201,31	73.002,00
		22.726,48	9.021,80	13.704,68	
73		1.893,87	681,35	1.212,52	71.789,48
74		1.893,87	670,04	1.223,84	70.565,65
75		1.893,87	658,61	1.235,26	69.330,38
76		1.893,87	647,08	1.246,79	68.083,59
77		1.893,87	635,45	1.258,43	66.825,17
78		1.893,87	623,70	1.270,17	65.555,00
79		1.893,87	611,85	1.282,03	64.272,97

80		1.893,87	599,88	1.293,99	62.978,98
81		1.893,87	587,80	1.306,07	61.672,91
82		1.893,87	575,61	1.318,26	60.354,65
83		1.893,87	563,31	1.330,56	59.024,09
84		1.893,87	550,89	1.342,98	57.681,10
		22.726,48	7.405,58	15.320,90	
85		1.893,87	538,36	1.355,52	56.325,59
86		1.893,87	525,71	1.368,17	54.957,42
87		1.893,87	512,94	1.380,94	53.576,48
88		1.893,87	500,05	1.393,83	52.182,66
89		1.893,87	487,04	1.406,84	50.775,82
90		1.893,87	473,91	1.419,97	49.355,86
91		1.893,87	460,65	1.433,22	47.922,64
92		1.893,87	447,28	1.446,60	46.476,04
93		1.893,87	433,78	1.460,10	45.015,95
94		1.893,87	420,15	1.473,72	43.542,22
95		1.893,87	406,39	1.487,48	42.054,74
96		1.893,87	392,51	1.501,36	40.553,38
		22.726,48	5.598,75	17.127,72	
97		1.893,87	378,50	1.515,37	39.038,01
98		1.893,87	364,35	1.529,52	37.508,49
99		1.893,87	350,08	1.543,79	35.964,69
100		1.893,87	335,67	1.558,20	34.406,49
101		1.893,87	321,13	1.572,75	32.833,74
102		1.893,87	306,45	1.587,42	31.246,32
103		1.893,87	291,63	1.602,24	29.644,08
104		1.893,87	276,68	1.617,20	28.026,88
105		1.893,87	261,58	1.632,29	26.394,59
106		1.893,87	246,35	1.647,52	24.747,07
107		1.893,87	230,97	1.662,90	23.084,17
108		1.893,87	215,45	1.678,42	21.405,75
		22.726,48	3.578,85	19.147,63	
109		1.893,87	199,79	1.694,09	19.711,66
110		1.893,87	183,98	1.709,90	18.001,77
111		1.893,87	168,02	1.725,86	16.275,91
112		1.893,87	151,91	1.741,96	14.533,94
113		1.893,87	135,65	1.758,22	12.775,72
114		1.893,87	119,24	1.774,63	11.001,09
115		1.893,87	102,68	1.791,20	9.209,89
116		1.893,87	85,96	1.807,91	7.401,98
117		1.893,87	69,09	1.824,79	5.577,19
118		1.893,87	52,05	1.841,82	3.735,37
119		1.893,87	34,86	1.859,01	1.876,36
120		1.893,87	17,51	1.876,36	0,00
TOTAL		22.726,48	1.320,73	21.405,75	

227.264,78 90.901,66 136.363,13

4.2.18. ANALISIS DE SENSIBILIDAD

Para poder analizar la sensibilidad existente al querer implementar el presente proyecto, se ha tomado en cuenta los tres escenarios, en los escenarios Óptimos y Moderados ha incrementado los costos de producción, así como también se han incrementado la ventas, pero en el escenario Pesimista se han reducido los costos de inversión y también se ha disminuido en un 30% la proyección de ventas. Observe el siguiente cuadro que resume los índices económicos como el VAN, TIR y PRC con el resumen de los resultados:

CUADRO # 25

RESUMEN DE LOS INDICES DE SENSIBILIDAD DEL ANALISIS FINANCIERO

ESCENARIO	CANTIDAD ALUMNOS	INVERSION INICIAL	VENTAS	VAN	PRC	TIR	RCB	ANALISIS
OPTIMISTA	1235	256363,13	222300	235532,05	2,73	27,27%	1,92	RENTABLE
MODERADO	950	254199,34	171000	141320,67	3,97	19,20%	1,506	RENTABLE
PESIMISTA	400	133879,88	72000	-12357,86	7,26	4,84%	0,91	NO FACTIBLE

Como de detalla en el cuadro anterior en el Escenario Optimista se prevé conseguir un valor de ventas de \$222.300,00 como un ingreso anual, resultante de 1235 alumnos que adquieran el servicio a un precio mensual de \$15,00 lo que generaría una gran utilidad anual y la rentabilidad máxima del proyecto, ya que los índices económicos así lo determinan, siendo el Valor Actual Neto del proyecto positivo, lo

que garantiza la recuperación del capital invertido en un periodo de 3 años (PRC) y permitirá tener un respaldo adicional de 0.92 por cada dólar que deba la compañía.

En el Escenario Moderado que es, en el cual se ha desarrollado todo el plan financiero los índices económicos, también son positivos, lo que implica la rentabilidad del proyecto con un inversión inicial de cuatro unidades de buses e igual que la inversión del escenario Optimista, pero con un número de 950 alumnos que deberían utilizar el servicio, lo que disminuye las ventas anuales, sin embargo el periodo de retorno del capital invertido será a partir del 5to año, siendo la tasa interior de retorno positiva y del 14,37% lo que se considera factible para implementar el proyecto.

A diferencia de los índices que arrojan el escenario Pesimista, en donde la inversión inicial fija disminuye y que apenas se tomo en cuenta 2 vehículos nuevos, las ventas también se redujeron al 30% de la población proyectada, lo que genera que los índices económicos no sean factibles, ya que el VAN es negativo, el tiempo de recuperación del capital sería a partir de los 8vo año y no se tendría un respaldo económico ya que el RCB es menor que 1.

4.2.19. PUNTO DE EQUILIBRIO

El Análisis de Sensibilidad antes detallado ha permitido determinar que el punto de Equilibrio que mantendría a la compañía de transporte PUSEBUS en un punto intermedio, (considerando siempre la razón fundamental del inicio de esta investigación que es cubrir una necesidad, brindar un servicio para el beneficio de la comunidad PUCESE mas no buscar la rentabilidad máxima) que se lograrían con la adquisición de dos unidades de buses lo que arroja una inversión inicial del \$133.880,00 se debería mantener un mínimo de 420 alumnos a un precio mensual de \$15,00 cada uno, arrojarían un rubro por ventas anuales de \$75.600,00, empezando

con dos unidades de buses lo que arrojarían los siguientes índices a continuación detallados:

CUADRO # 26

CANTIDAD ALUMNOS	INVERSION INICIAL	VENTAS	VAN	PRC	TIR	RCB	ANALISIS
420	133880	75600	6970,59	6,26	9,07%	1,05	ACEPTABLE

PUNTO DE EQUILIBRIO 420 ALUMNOS A \$15,00 MENSUALES

Como se detalla en el cuadro anterior los índices económicos son positivos, la recuperación del capital invertido se podrá realizar en un lapso de 6 años y medios, la tasa de retorno interna es del 9,07% y se contaría con 0,05 centavos adicionales por cada dólar que cuente la compañía, índices que son aceptables, permitiendo la factibilidad de emprender la compañía de transporte, ya que manteniendo este nivel de ventas la compañía PUCBUS podrá cubrir sus gastos, recuperar su inversión antes del término de la vida útil del proyecto 10 años y cumplirá uno de sus objetivos principales tomando en cuenta siempre el fin de servicio mas no el afán de lucro.

4.2.17. ESTADO DE RESULTADO PROYECTADO

FLUJO NETO DE CAJA PROYECTADO

INDICE DE CRECIMIENTO	VIDA UTIL DEL PROYECTO											
	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	TOTAL
INGRESOS												
SERVICIO DE TRANSPORTE DIAR	171.000,00	179.550,00	188.527,50	197.953,88	207.851,57	218.244,15	229.156,35	240.614,17	252.644,88	265.277,42	280.819,62	2.150.819,62
TOTAL INGRESOS	171.000,00	179.550,00	188.527,50	197.953,88	207.851,57	218.244,15	229.156,35	240.614,17	252.644,88	265.277,42	280.819,62	2.150.819,62
COSTO DE VENTAS	4.097,90	4.302,80	4.517,93	4.743,83	4.981,02	5.230,07	5.491,58	5.766,16	6.054,46	6.357,19	6.674,95	51.542,95
TOTAL COSTOS	4.097,90	4.302,80	4.517,93	4.743,83	4.981,02	5.230,07	5.491,58	5.766,16	6.054,46	6.357,19	6.674,95	51.542,95
UTILIDAD BRUTA EN VENTAS	166.902,10	175.247,21	184.009,57	193.210,04	202.870,55	213.014,07	223.664,78	234.848,02	246.590,42	258.919,94	274.144,67	2.099.276,68
GASTOS OPERACIONALES												
GASTO SUMINISTROS DE OFICIN	1.024,32	1.075,54	1.129,31	1.185,78	1.245,07	1.307,32	1.372,69	1.441,32	1.513,39	1.589,06	1.668,37	12.883,79
GASTOS DE SERVICIOS BASICOS	1.286,40	1.350,72	1.418,26	1.489,17	1.563,63	1.641,81	1.723,90	1.810,09	1.900,60	1.995,63	2.095,41	15.909,35
GASTO MANTENIMIENTOS VEHIC	29.472,00	30.945,60	32.492,88	34.117,52	35.823,40	37.614,57	39.495,30	41.470,06	43.543,57	45.720,75	48.006,78	370.006,78
GASTOS DE SUELDOS	43.872,70	46.066,34	48.369,65	50.788,13	53.327,54	55.993,92	58.793,61	61.733,29	64.819,96	68.060,96	71.474,11	551.826,11
GASTOS DE ARRIENDO	1.800,00	1.890,00	1.984,50	2.083,73	2.187,91	2.297,31	2.412,17	2.532,78	2.659,42	2.792,39	2.931,11	22.640,21
GASTO PUBLICIDAD	660,00	693,00	727,65	764,03	802,23	842,35	884,46	928,69	975,12	1.023,88	1.075,41	8.301,41
GASTO MANTENIMIENTO PC	120,00	126,00	132,30	138,92	145,86	153,15	160,81	168,85	177,29	186,16	195,25	1.509,35
GASTOS DE DEPRECIACION ACT	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	218.060,12
GASTOS DE CONSTITUCION	3.494,16											3.494,16
GASTOS DE SEGUROS Y MATRIC	4.137,88	3.930,99	3.734,44	3.547,71	3.370,33	3.201,81	3.041,72	2.889,64	2.745,15	2.607,90	2.481,57	33.207,57
TOTAL GASTOS DE ADMINISTRA	107.673,47	107.884,19	111.795,00	115.921,00	120.271,98	124.858,25	129.690,66	134.780,74	140.140,51	145.782,72	151.636,55	1.238.788,55
GASTOS FINANCIEROS												
GASTOS DE INTERES	14.877,88	13.952,28	12.917,52	11.760,73	10.467,52	9.021,80	7.405,58	5.598,75	3.578,85	1.320,73		76.023,77
TOTAL GASTOS FINANCIEROS	14.877,88	13.952,28	12.917,52	11.760,73	10.467,52	9.021,80	7.405,58	5.598,75	3.578,85	1.320,73		76.023,77
TOTAL GASTOS OPERACIONALES	122.551,36	121.836,47	124.712,52	127.681,74	130.739,51	133.880,05	137.096,26	140.379,49	143.719,36	147.103,45	150.541,52	1.238.788,55
UTILIDAD OPERACIONAL	44.350,74	53.410,73	59.297,04	65.528,30	72.131,04	79.134,03	86.568,52	94.468,52	102.871,06	111.816,49	121.273,10	1.329.700,21
15% Participación trabajada	6.652,61	8.011,61	8.894,56	9.829,25	10.819,66	11.870,10	12.985,28	14.170,28	15.430,66	16.772,47	18.194,47	145.436,47
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO	37.698,13	45.399,12	50.402,49	55.699,06	61.311,38	67.263,92	73.583,24	80.298,24	87.440,40	95.044,01	103.078,63	1.475.136,68
24% impuesto a la Renta	9.047,55	10.895,79	12.096,60	13.367,77	14.714,73	16.143,34	17.659,98	19.271,58	20.985,70	22.800,56	24.724,40	199.993,60
UTILIDAD ANTES DE RESERVAS	28.650,58	34.503,33	38.305,89	42.331,28	46.596,65	51.120,58	55.923,26	61.026,66	66.454,70	72.243,45	78.354,23	1.275.143,08
Depreciación de Activos fijos	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	21.806,01	218.060,12
I INICIAL 254.199	###											
PRESTAMO BANCARIO												
AMORTIZACION DE DEUDA	7.848,59	8.774,20	9.808,95	10.965,74	12.258,96	13.704,68	15.320,90	17.127,72	19.147,63	21.405,75	24.924,13	199.993,60
F NETO 254.199	###	47.535,15	50.500,95	53.171,55	56.143,71	59.221,91	62.408,38	65.704,95	69.113,08	72.633,71	76.363,13	322.480,27

CAPITULO V

5. IMPACTOS DEL PROYECTOS

Se ha determinado el nivel de Impacto que aportaría si el presente proyecto se implementa, utilizando la formula y la tabla de los diferentes niveles de medición del porcentaje de los equivalentes de las diferentes variables.

Se ha realizado el análisis de tres tipos de impactos, los cuales serian los más preponderantes al momento de la creación de la compañía de transporte, dichos impactos se encuentran detallados a continuación:

CUADRO # 27

Nivel de Impactos	Interpretación
-3	Alto Negativo
-2	Medio Negativo
-1	Bajo Negativo
0	Ningún Impacto
1	Bajo Positivo
2	Medio Positivo
3	Alto Positivo

Elaborado por: Romina Navarrete G.

5.1. IMPACTO ECONOMICO

Uno de los principales impacto que provocaría la implementación de la compañía de servicios de transporte comercial es el Económico, ya que al momento de que funcione la empresa, se lograra un gran ahorro en el gasto de los alumnos que utilicen el servicio, siendo un gran aporte a la economía de la población a continuación los resultados arrojan un valor de 3 positivo que se interpretaría como un nivel de Impacto Altamente Positivo.

CUADRO # 28

Nivel de Impacto							
Tipos de Impacto	-3	-2	-1	0	1	2	3
Genera Fuentes de Trabajo						X	
Aporta a la Economía de los Alumnos							X
Mejora el Estándar de Vida							X

$$\Sigma = 8/3 = 2,67$$

Elaborado por: Romina Navarrete G.

5.2. IMPACTO SOCIAL

De igual manera se ha determinado cual es el nivel del impacto Socio Cultural que presentaría la implementación de la compañía PUCEBUS, los niveles dan un resultado positivo de 2,76 lo que significa que aportarían con un nivel de impacto Alto Positivo, ya que se generaría un medio de preservar la integridad y seguridad de cada alumno que haga uso del servicio del transporte, lo que mejoraría la calidad de vida de los mismos.

CUADRO # 29

Nivel de Impacto	-3	-2	-1	0	1	2	3
Tipos de Impacto	-3	-2	-1	0	1	2	3
Preserva la Seguridad de los clientes							X
Resguarda la Integridad de los alumnos							X
Mejora la Calidad de Vida							X

$$\Sigma = 9/3 = 3$$

Elaborado por: Romina Navarrete G.

5.3. IMPACTO GENERAL

Al determinar el nivel del Impacto General que conllevaría la implementación de la compañía PUCEBUS, los niveles dan un resultado de 3 lo que significa que aportarían con un nivel de impacto Alto Positivo, ya que se aportaría positivamente a mejorar la calidad de vida de toda la comunidad PUCESE, ya que se incentivaría la producción de una nueva empresa, que sería fuente de empleo, que generaría una nueva cultura del uso de un servicio a un costo razonable que permitirá mejorar notoriamente los estándares de vida de quienes lo utilicen .

CUADRO # 30

Nivel de Impacto								
		-3	-2	-1	0	1	2	3
Tipos de Impacto								
Económico								X
Social								X

$$\Sigma = 6/2 = 3$$

Elaborado por: Romina Navarrete G.

CONCLUSIONES

Luego de haber desarrollado el presente proyecto de investigación podemos hacer las siguientes conclusiones:

El 91,04% del alumnado de la PUCESE necesita de un Servicio de Transporte Seguro que se encargue de la movilización segura y exclusiva en los diferentes horarios académicos.

Según los resultados del Análisis Técnicos se ha determinado las dos rutas más solicitadas por los alumnos de la PUCESE:

Ruta 1.- Recorrerá todas las Zonas Céntrica de la Ciudad

Ruta 2.- Recorrerá exclusivamente los Barrios del Sur

La PUCESE está consciente de la necesidad existente y brindará todo el apoyo a la empresa que se dedique a la implementación del Servicio de Transporte Comercial, facilitaran un espacio físico dentro de las instalaciones de la sede para poder laborar libremente.

Se ha estipulado un precio de venta del servicio por un valor de \$15,00 mensuales, considerando que se trata de un proyecto que está enfocado en solucionar un bienestar social de la comunidad PUCESE, más no obtener una alta rentabilidad.

El análisis financiero ha arrojado la factibilidad de la implementación del Proyecto, con un punto de equilibrio de un mínimo de 420 alumnos que usen permanentemente el servicio, lo que permitirá recuperar el capital invertido en 6 años y medio.

RECOMENDACIÓN

Se recomienda la creación e implementación inmediata de la Compañía PUCEBUS, ya que se aportara con una solución a la necesidad existente de la gran mayoría de los alumnos, docentes y personal administrativo de la PUCESE.

Lo recomendable es empezar con dos unidades de buses para poder ingresar al mercado de servicio de transporte y los rubros de los costos no se eleven y la inversión se pueda recuperar en el tiempo óptimo.

Se aconseja que después de los 3 primeros años se aplique un aumento del precio del servicio e \$15,00 a \$20,00, considerando los índices de inflación, lo que le permitirá a la compañía solventar los gastos administrativos y de mantenimientos de los vehículos.

Implementar una Campaña Masiva de Publicidad dentro de las Instalaciones de la PUCESE, apoyándose en las herramientas que posee la Universidad, Revista NAANAYU, Cuadernos Universitarios, Radio, Televisión y puntos de Información dentro de la Sede.

En el caso de no existir los Permisos de Operaciones otorgados por la ANT se recomienda, firmar un convenio por el Servicio de Transporte Comercial con alguna de las Compañías ya existentes.

SECCION

REFERENCIAL

GLOSARIO

PUCESE.- Pontificia Universidad Católica del Ecuador sede Esmeraldas

CNTTTSV.- Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

ANT.- Agencia Nacional de Transito

LOSCA.- Ley Orgánica de Seguridad Civil y Administrativa

LOTTTSV.- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

UTLVT.- Universidad Técnica Luis Vargas Torres

FEDETAXIS.- Federación de Taxistas del Ecuador

SOAT.- Seguro Obligatorio contra Accidentes de Transito

DNT.- Dirección Nacional de Transito

PREFEUCESE.- Pre federación de Estudiantes de la Universidad Católica sede Esmeraldas.

SENPLADES.- Secretaria Nacional del Planificación y Desarrollo

IECE.- Instituto Ecuatoriano de Crédito Educativo y Becas

FODA.- Análisis de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas

PYMES.- Pequeñas y Medianas Empresas

NAANAYU.- Revista informática de las actividades realizadas por la comunidad PUCESE.

TAXIMETRO.- Aparato que indica el valor a pagar según la distancia recorrida.

PASAJEROS.- Personas que utilizan el servicio de transporte

USUARIOS.- Son las personas que utilizan un servicio en particular.

RUTAS.- Son caminos, carreteras o vías que permite la transportación

RECORRIDOS.- Espacio que recorren alguna cosa o persona.

RIO TEONE.- Compañía de Servicio de Transporte Institucional o Escolar legalmente establecida en Esmeraldas

MULTIESMERALDAS.- Compañía de Servicio Transporte Institucional o Escolar legalmente establecida en Esmeraldas.

IDENTIFIC FASH CARDS.- Tarjeta Rápida de Identificación.

BIBLIOGRAFIA

TEXTOS

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

Nuevas Reforma de la Ley de Transito

Reglamento Interno de la ANT

Manual de Procedimientos de la ANT

Plan Nacional de Desarrollo Productivo 2007-2010

Plan Nacional de Desarrollo Productivo 2010-2014

MARTINEZ GONZALEZ, Pedro, EL TRANSPORTE TERRESTRE, Madrid – España, Año 2006.

Rafael, I. (1997). *Gestion y Financiamiento de Estructuras del Transporte Terrestre*. España: Asociacion Española de Carreteras.

Rus, G. d., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economia del Transporte*. (A. Bosch, Ed.) España: A

Xavier, H. A., Fernando, L. P., & Enrique, W. R. (2009). *Proyecto de Creacion de Terminales de Transporte Terrestre dentro de la ESPOL*. Guayaquil: Tesis de Grado.

Tesis de la Escuela Superior Politécnica del Litoral: Proyecto de Creación de Terminal Terrestre dentro de la ESPOL con la finalidad de optimizar el sistema. Autores: Jorge Hidalgo Arraiga, Javier Lecaro, Plaza y Steven Wong Reyes

INTERNET

I. Trabajos citados

Andes, A. (6 de abril de 2011). *www.sisepuedeecuador.com*. Recuperado el 28 de mayo de 2011, de www.sisepuedeecuador.com/.../9053-inflacion-en-ecuador-del-034-en-marzo.html

Comercio, D. (17 de 02 de 2011). Alza de Sueldo para el 2011. *Diario El Comercio*, pág. 5.

Diario, E. (01 de Julio de 2010). *www.el diario.com.ec/noticias-manabi-ecuador*. Recuperado el 25 de Septiembre de 2010, de www.el diario.com.ec

Fomento, P. w. (18 de Octubre de 2011). *www.bfn.gov.ec*. Recuperado el 18 de Octubre de 2011, de www.bfn.gov.ec

Hoy, D. (25 de Agosto de 2010). *www.hoy.com.ec/noticias-nueva ley detransito*. Recuperado el 23 de Septiembre de 2010, de www.hoy.com.ec/noticias-nueva ley de transito

Manabi, D. (15 de Mayo de 2010). *www.eldiario.com.ec/noticias-manabi-ecuador*. Recuperado el 23 de Septiembre de 2010, de www.eldiario.com.ec/noticias-manabi-ecuador

SENPLADES. (2009). *www.senplades.gov.ec*. Recuperado el 30 de 05 de 2011, de <http://www.senplades.gov.ec/web/senplades-portal/inversion-publica>

Transito, C. N. (6 de Enero de 2010). *http://andes.info.ec/actualidad*. Recuperado el 23 de Septiembre de 2010, de <http://andes.info.ec/actualidad>

http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_terrestre"

http://es.wikipedia.org/wiki/Taxi#Im.C3.A1genes_de_taxis_en_diferentes_ciudades

www.monografias.com

www.visitecuador.travel/contenidos.ph...

www.derecho-ambiental.org/Derecho/Leg...

www.ecostravel.com/ecuador/transporte/

www.qweb.es/empresas-de-transporte-te...

www.derechoecuador.com/index.php%3Fop...

repositorio.puce.edu.ec/bitstream/220...

<http://www.compra-venta.org/ecuador/>

<http://www.autoecuador.com/ae/?act=registro>

<http://www.hyundai.com.ec/country>

REVISTAS Y DIARIOS

Diario El Comercio-Revista de Autos (emitida los días sábados)

Diario El Universo-Sección Financiera-Economía Nacional

ANEXOS

COSTOS DE ACTIVOS "PUCEBUS"

Equipos de Oficina

CUADRO 10

Cant.	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
1	UNIDAD	JUEGO DE TELEFONOS INALAMBRIKO PANASONIC	89,56	89,56
1	UNIDAD	AIRE ACONDICIONADO DE 12	413,28	413,28
		TOTAL EQUIPOS DE OFICINA		502,84

Equipo de Computa

CUADRO 14

Cant.	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
2	UNIDAD	MONITOR 18,5 PLG MARCA LG	147,00	294,00
2	UNIDAD	CPU 3,2 GHZ INTEL CORE I 5 MARCA XTRATECH	639,00	1278,00
2	UNIDAD	REGULADOR DE VOLTAJE 110V MARCA FORZA	13,99	27,98
1	UNIDAD	IMPRESORA MP250 MULTIFUNSION MARCA CANON	59,00	59,00
		TOTAL EQUIPOS DE COMPUTACION		1658,98

Muebles de Oficina

CUADRO 11

Cant.	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
1	UNIDAD	ESCRITORIOS MASTER DE 2 GAVETAS	95,76	95,76
1	UNIDAD	SILLA EIJECTIVA	89,28	89,28
3	UNIDAD	SILLAS DE ESPERA	35,00	105,00
1	UNIDAD	MESA MOSTRADOR	45,00	45,00
1	UNIDAD	ARCHIVADORES	91,76	91,76
1	UNIDAD	OTROS ENSERES	25,00	25,00
		TOTAL MUEBLES Y ENSERES		451,80

HERRAMIENTAS DE

CUADRO 13

Cant.	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
6	UNIDAD	GORRAS	5,50	33,00
8	UNIDAD	CAMISETAS	8,00	64,00
4	UNIDAD	CONOS DE SEGURIDAD	26,69	106,76
4	UNIDAD	KIT DE EXTINTORES CONTRA INCENDIO PARA VEHICULOS	44,63	178,52
		TOTAL UTENSILIOS DE BAR		382,28

CUADRO 15

GASTOS DE CONSTITUCION		
Honorarios de Abogado		\$300,00
Registro de la Escritura de Constitución en la Notaria Pública		\$80,00
Otros Gastos (MOBILIZACIÓN)		\$50,00
Inscripción en el Registro Mercantil		\$100,00
Permiso de Operación otorgado por ANT		\$200,00
Montaje de Infraestructura de las Oficinas		\$2.764,16
TOTAL GASTOS DE CONSTITUCION		\$3.494,16

TOTAL INVERSION FIJA

\$221.554,28

Propuesta Técnica No. 8798-11

CLIENTE: PUCEBUS CIA. **TELEFONO:** (9) 917-9248
ATENCION: ROMINA NAVARRETE G. **FAX:**
REF.-: ESTRUCTURA, RED ELECTRICA VOZ Y DATOS **FECHA:** 19-sep-11

Items	Cant.	Descripcion	V. Unit.	V. Total
<i>Mano de Obra</i>				
1	50m2	Montaje de estructura GYPSUM para PAREDES, soportes metalicos y acabados	\$ 32,00	\$ 1.600,00
2	7	Instalación eléctrica de 36 puntos de tomacorrientes de 110v - Servicios Generales polarizados. Incluye cable flexible #12, #14, pieza de tomacorriente polarizada, y mano de obra.	\$ 54,00	\$ 378,00
3	6	Instalación eléctrica de puntos de iluminacion standar de 110v - Circuito interruptor Incluye cable #14, y mano de obra.	\$ 45,00	\$ 270,00
4	1	Instalación (montaje) de 1 panel de breakers capacidad 4-8 P marca General. Incluye panel, 2 breakers de 1x20 amperes y mano de obra.	\$ 90,00	\$ 90,00
5	2	Instalacion de punto de voz y datos, panel de distribucion, conexiones y servicios	\$ 65,00	\$ 130,00

Este presupuesto es un estimado, en caso de presentarse algún imprevisto se harán los ajustes necesarios.

Sub-Total \$ 2.468,00

12% IVA \$ 296,16

Total de la Propuesta \$ 2.764,16

Descripcion.-

Montaje de paredes tipo GYPSUM. Acabados
 instalación eléctrica de puntos de tomacorrientes de 110v. polarizados, con sus respectivas líneas tierra, para servicios generales
 Instalacion de panel de breaker principal
 Instalacion de punto telefonico y de datos
 Diseño y Direccion tecnica

Consideraciones.-

ASECOM no incluye en esta oferta trabajos de obra civil
 Esta oferta incluye mano de obra y materiales

Tiempo de Entrega.-

5 días, previa coordinacion con la obra civil

Forma de Pago.-

70% por anticipado
 30% contra entrega

Validez de la Oferta.-

15 días

Atentamente,



Ing. Glen Figueroa
GERENTE TECNICO

RESUMEN DE GASTOS P U C E B U S

GASTO SUMINISTROS DE OFICINA

CUADRO 17

CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
2	UNIDAD	RESMA DE PAPEL ART WORK	4,00	8,00
1	CAJAS	BOLIGRAFOS	4,00	4,00
2	CAJAS	CLIP Y MARIPOSAS PEQUEÑAS	1,68	3,36
2	UNIDAD	TINTAS DE IMPRESORA CANON	25,00	50,00
2	UNIDAD	SELLOS	3,00	6,00
10	UNIDAD	CARPETAS DE CARTON	0,15	1,50
5	UNIDAD	CARPETAS ARCHIVADORES	2,50	12,50
		TOTAL SUMINISTROS DE OFICINA MENSUAL		85,36

GASTOS DE SERVICIOS BASICOS

CUADRO 18

CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
200	KVA/H	ENERGIA ELECTRICA	0,08	16,00
15	M3	AGUA	1,08	16,20
2500	MINUTO	TELEFONO	0,01	25,00
1	KPS	INTERNET	50,00	50,00
		TOTAL SERVICIOS BASICOS		107,20

GASTO MATENIMIENTOS VEHICULOS

CUADRO 19

CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
16	UNIDAD	LAVADA DE VEHICULOS	3,00	48,00
16	UNIDAD	REVISION DE LLANTAS	0,50	8,00
4	UNIDAD	COMBUSTIBLE	300,00	1200,00
4	UNIDAD	CAMBIO DE ACEITE	150,00	600,00
4	UNIDAD	CAMBIO DE REPUESTOS	100,00	400,00
4	UNIDAD	MANTENIMIENTO GENERAL	50,00	200,00
		TOTAL GASTOS MANTENIMIENTO		2456,00

GASTO DE SEGUROS ANUALES

CUADRO 20

CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO	TOTAL
4	UNIDAD	SOAT	65,07	260,28
4	UNIDAD	SEGURO DE VIDA	88,40	353,60
4	UNIDAD	SEGURO TOTAL VEHICULOS	623,00	2492,00
4	UNIDAD	MATRICULA ANUAL	258,00	1032,00
		TOTAL GASTOS SEGUROS		4137,88

CUADRO 22

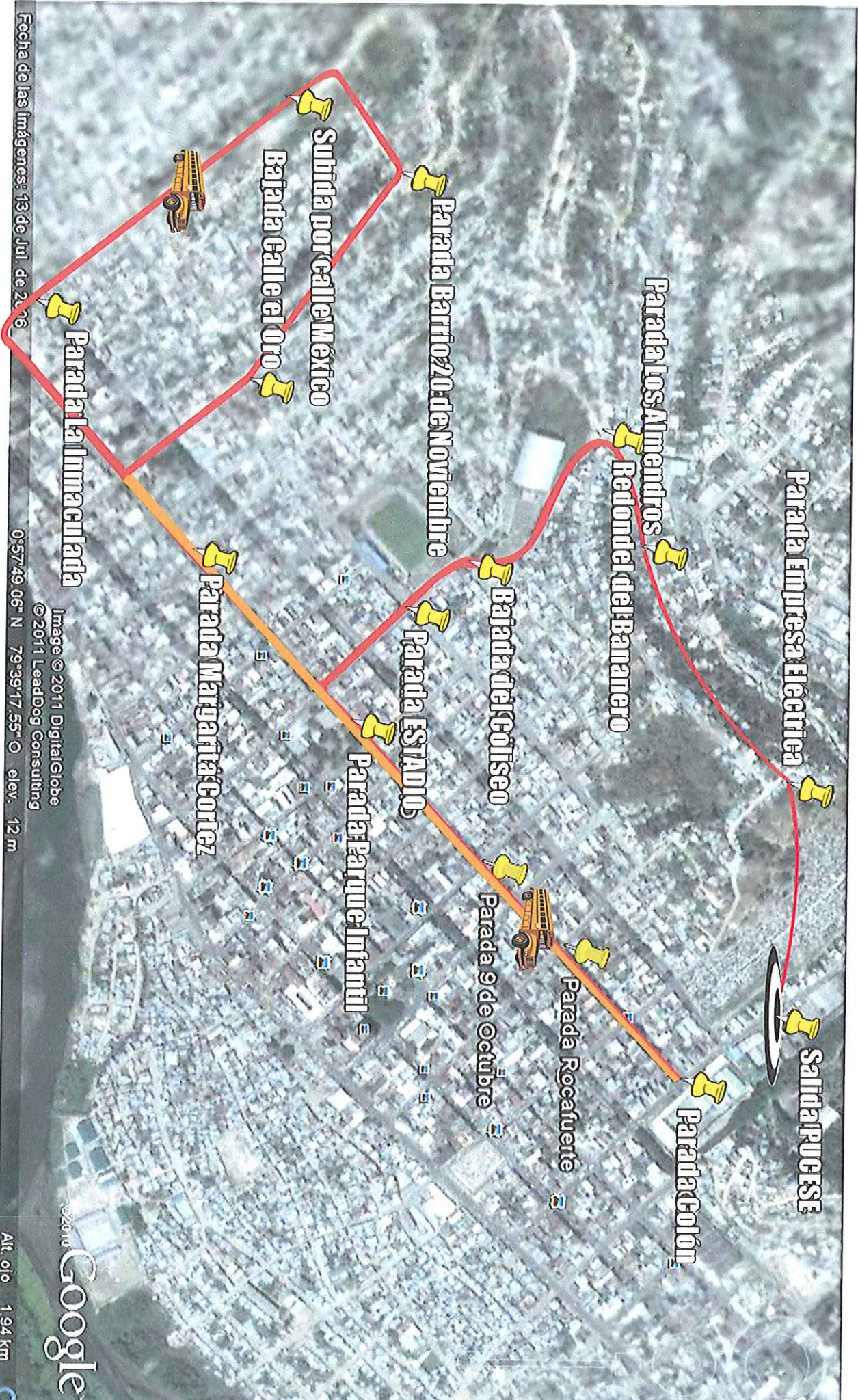
"PUCESBUS"							
PROYECCION DE VENTAS							
DIAS LABORABLES	DESCRIPCION	MENSUAL			ANUAL		
		CANTIDAD	PRECIO	TOTAL	CANTIDAD	PRECIO	TOTAL
	SERVICIO DIARIO DE TRANSPORTE	950	15,00	14250,00	11400	15,00	171000,00
	SERVICIO DE VIAJES TURISTICOS	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
	SERVICIOS DE VIAJES PASANTIAS	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
	TOTAL INGRESOS			14250,00	11400	15,00	171000,00

Elaborado por: Romina Navarrete G.

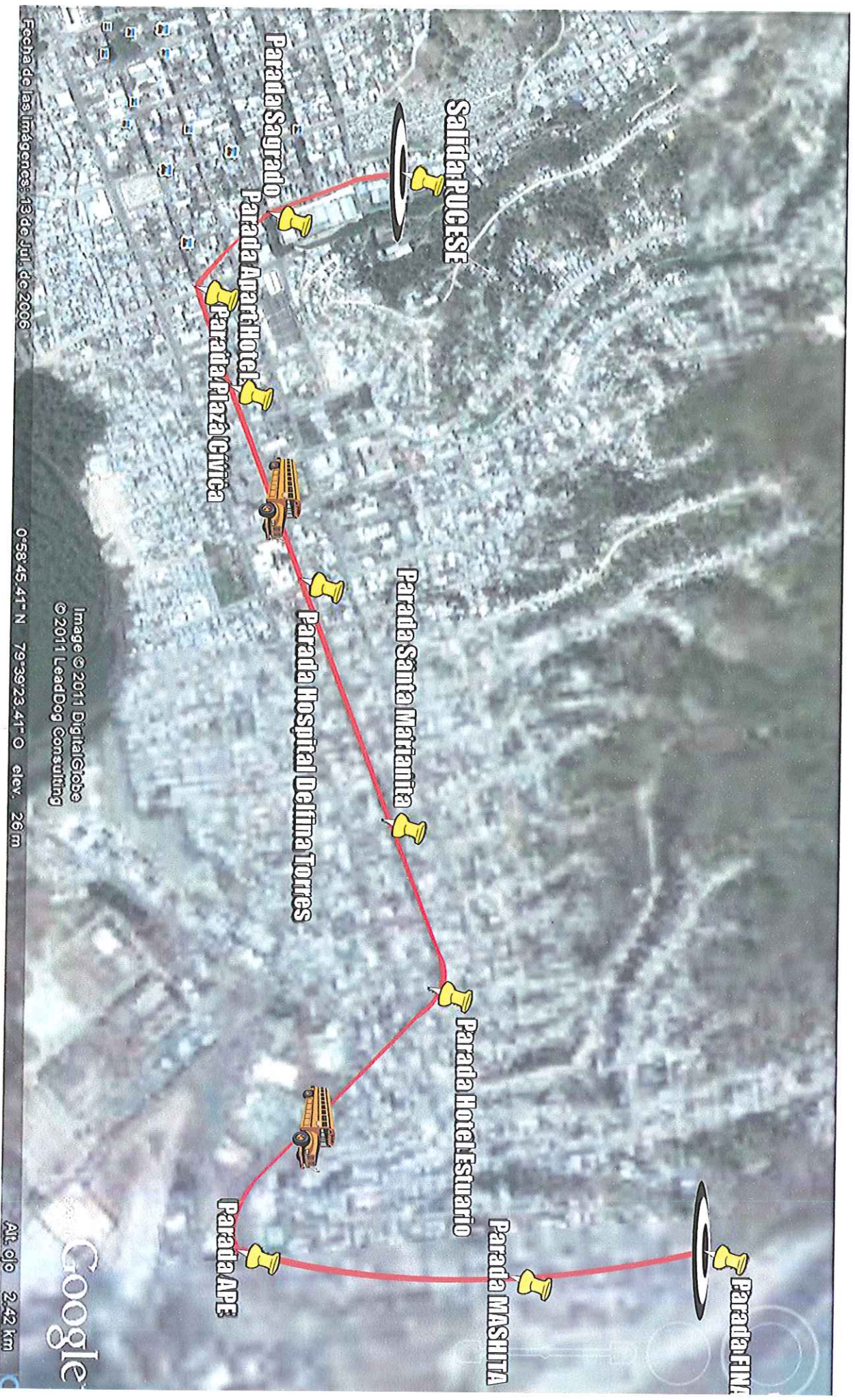
NOTA:

Solo se ha considerado en la Proyeccion de Ventas, los ingresos por el Servicio brindado a los alumnos de la PUCESE, sin ser tomado en cuenta como otros ingresos el alquiler de los buses para viajes fin de semana recorridos turisticos e inclusive viajes a pasantias pagadas por los mismos alumnos.

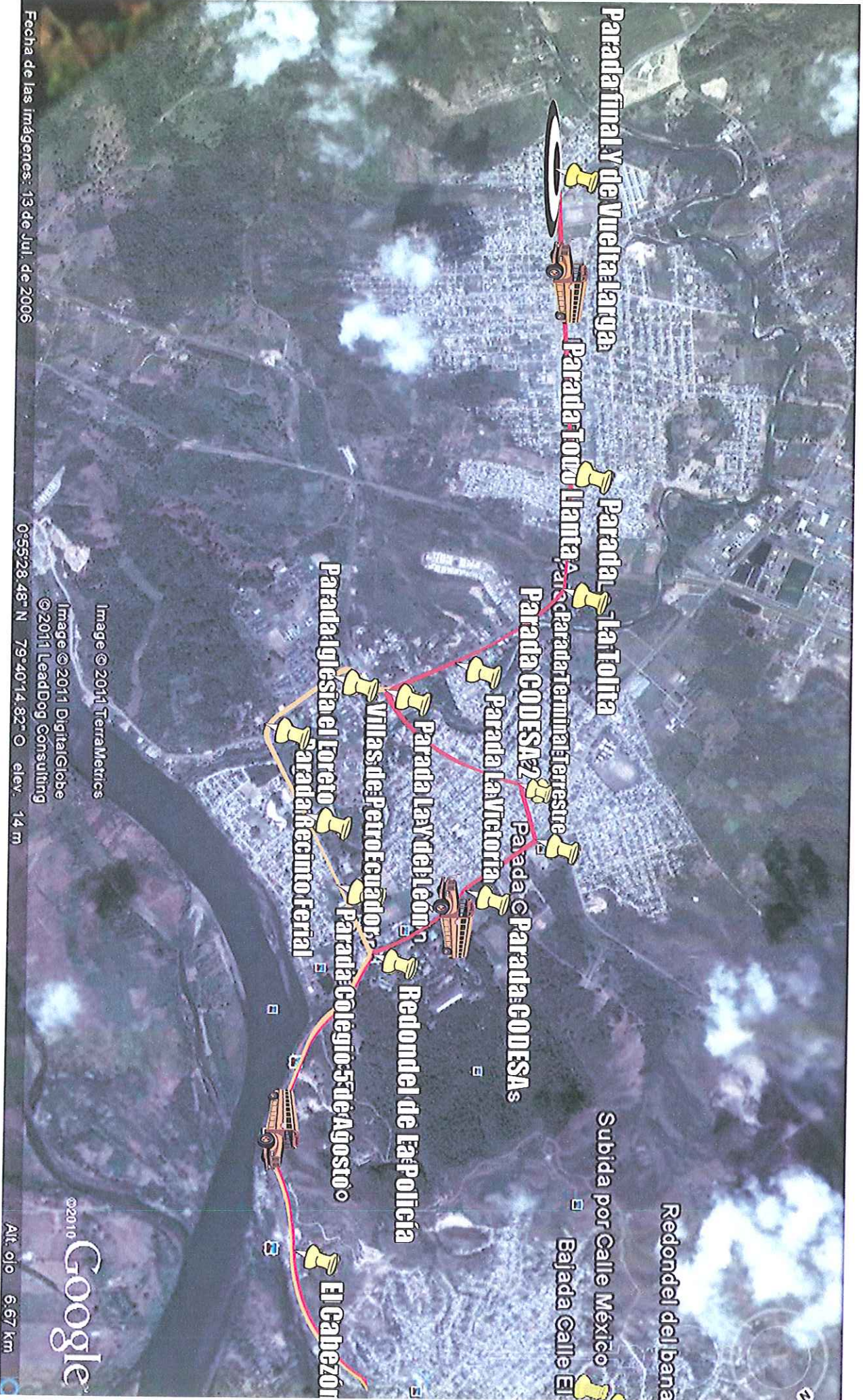
Ruta N° 1: PUGESESE - Centro



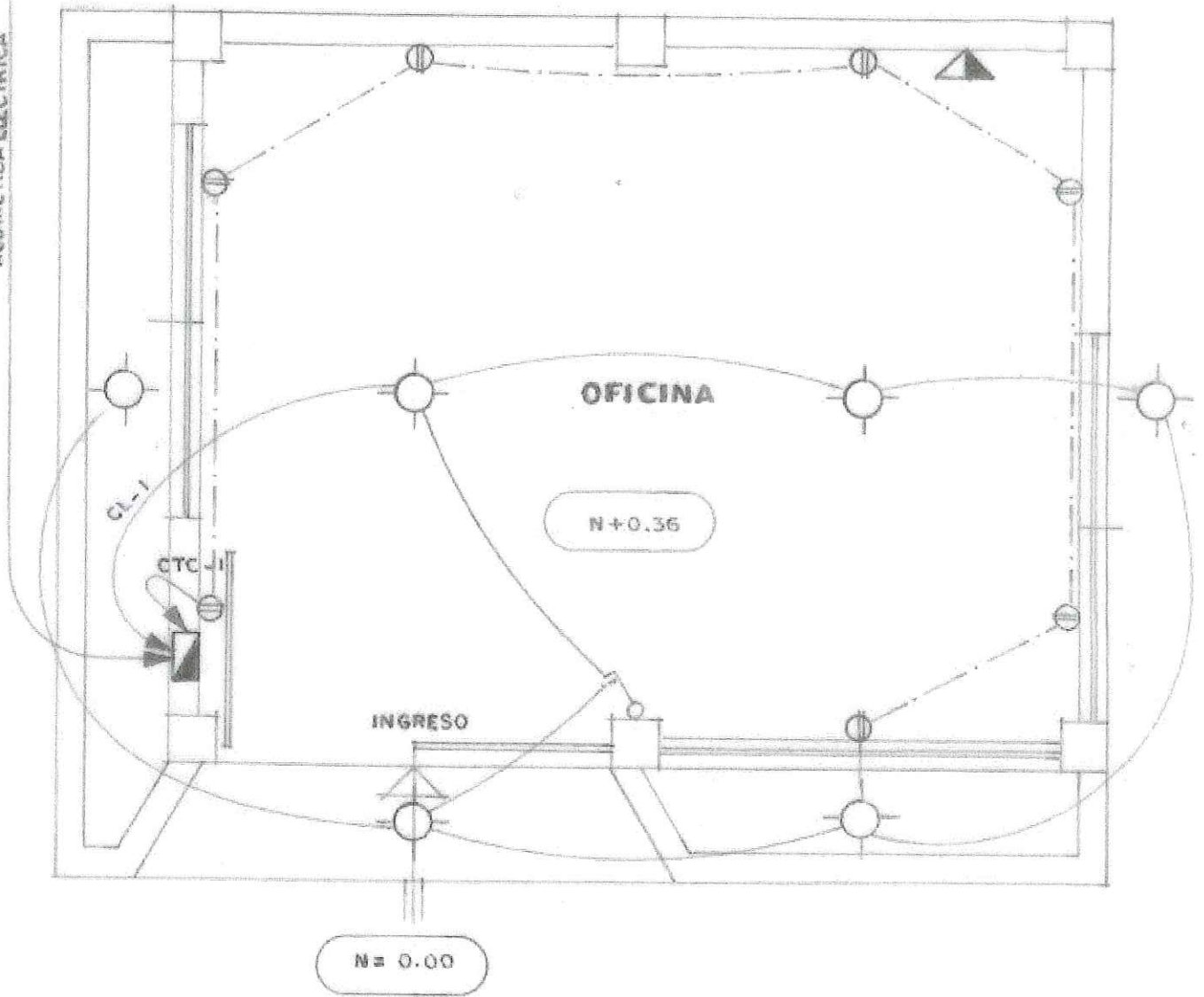
Ruta N° 1: PUGESE - las Palmas



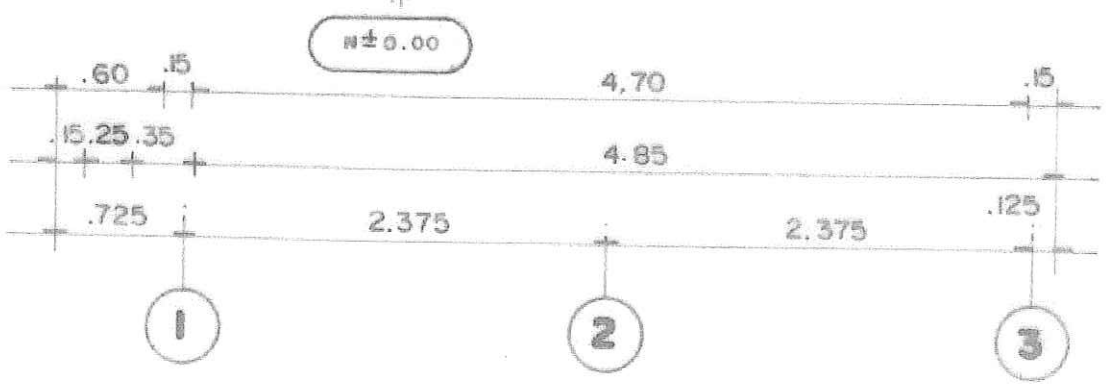
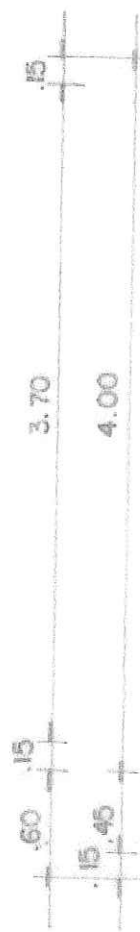
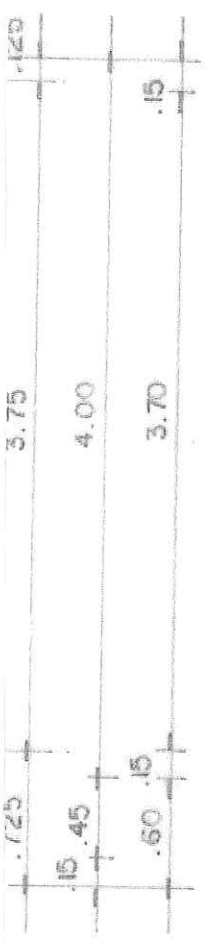
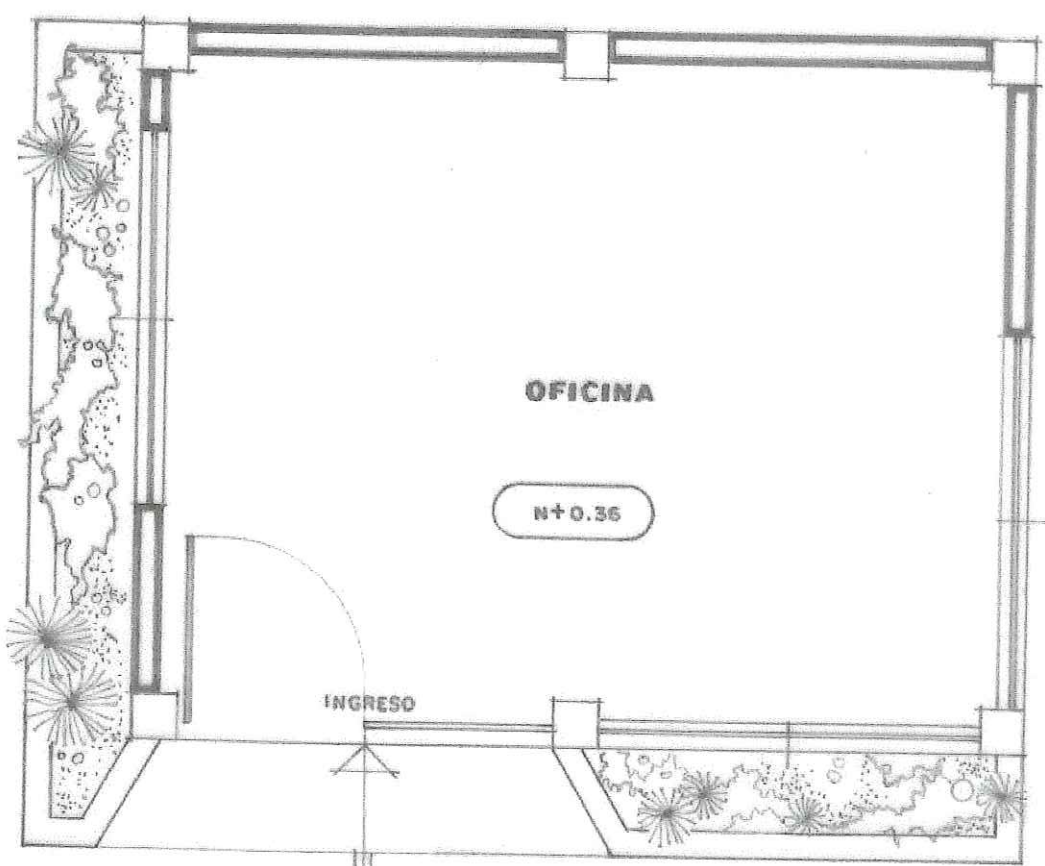
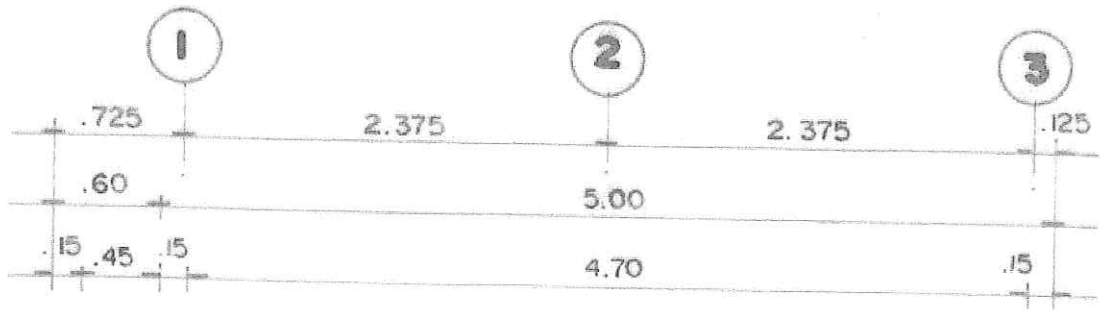
Ruta N° 2: PUGESE - BARRIOS DEL SUR



ACOMETIDA ELECTRICA



INSTALACIONES



PLANTA