



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

INFORME FINAL DE TRABAJO DE GRADO

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA CAJA COMÚN
EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A DE
LA CIUDAD DE SAN GABRIEL, CANTÓN MONTUFAR, PROVINCIA DEL
CARCHI.**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERA EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA**

AUTOR(A):

Ana Victoria López Báez

DIRECTOR:

Dr. Fausto Lima Soto

Ibarra, Diciembre 2016

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación tiene por objeto determinar la factibilidad en la creación de la caja común en la Compañía de Transporte Urbano **URBAMINGUEROS S.A.** en la ciudad de San Gabriel, Cantón Montufar, Provincia del Carchi, en la Carrera Montufar y calle Reinaldo Yépez. La investigación de mercado se la realizó dentro de la compañía de transporte Urbamingueros, para determinar el nivel de ingresos que poseen los socios y saber hacia dónde van destinados todos los recursos que se generan diariamente en cada uno de ellos. En el diagnóstico que se realizó se comprobó las condiciones actuales en las que se encuentra la compañía, dando datos importantes como el escaso conocimiento acerca de la caja común que se está aplicando dentro de otras compañías. Es importante señalar que la inversión en este proyecto es factible ya que, aun existiendo un poco de conocimiento en los socios, en un gran porcentaje si requieren que se ponga en marcha la creación de la caja común. Esta **Caja Común** es estrictamente para beneficio de los socios, así como de los vehículos, para la manutención de los mismos, así como: chequeo y cambio de repuestos y de aceites, etc. Además, está contemplado que cada socio tenga su beneficio aparte de que las unidades estén en buen estado para poder dar un servicio de calidad a los usuarios que usen este medio de transporte, también la capacitación a los señores conductores para un servicio completo en cada unidad. Los vehículos serán periódicamente revisados mecánicamente, así de esta manera circulen con todas las seguridades del caso, caso contrario dichos vehículos tendrán que ser separados para su debido chequeo.

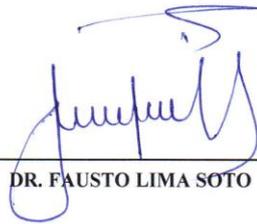
ABSTRACT

This research to determine the feasibility in creating the common box in Urban Transport Company S.A. URBAMINGUEROS in the city of San Gabriel, Canton Montúfar, Carchi Province, in Race Montufar and street Reynaldo Yépez. Market research is conducted within the transport company Urbamingueros to determine the income level of the partners and know where it goes for all the resources that are generated daily in each. In diagnosing it held under current conditions in which the company is was found, giving important information such as the lack of knowledge about the common case that is being applied in other companies. It is important to note that investment in this project is feasible because even a little knowledge exists in partner in a large percentage do require that start the creation of the common fund. This Common Fund is strictly for the benefit of members as well as vehicles for maintenance thereof as well as checking and replacement of parts and oils, etc. In addition, it is contemplated that each partner has their benefit other than the units are in good condition to provide quality service to users who use this means of transport, also training to drivers to full service in each unit. The vehicles will be periodically reviewed mechanically and thus circulate to all securities of the case, otherwise these vehicles will have to be separated for appropriate checks

CERTIFICACIÓN

En calidad de Director del trabajo de grado presentado por la egresada **ANA VICTORIA LÓPEZ BÁEZ**, para optar por el Título de **INGENIERÍA EN CONTABILIDAD SUPERIOR Y AUDITORÍA, C.P.A.**, cuyo tema es: **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA CAJA COMÚN EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A DE LA CIUDAD DE SAN GABRIEL, CANTÓN MONTUFAR, PROVINCIA DEL CARCHI”**, considero que el presente trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del tribunal examinador que se designe.

Ibarra, a 1 día del mes de Diciembre de 2016



DR. FAUSTO LIMA SOTO

AUTORÍA

Yo, **Ana Victoria López Báez**, portadora de la cedula de ciudadanía N° 040166603-7, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; “ **ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA CAJA COMÚN EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A DE LA CIUDAD DE SAN GABRIEL, CANTÓN MONTUFAR, PROVINCIA DEL CARCHI**”, que no ha sido previamente presentado para ningún grado ni calificación profesional; y que he consultado las diferentes referencias bibliográficas que se incluyen en el mismo.



Ana Victoria López Báez

C.I. 040166603-7



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE GRADO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

Yo, **Ana Victoria López Báez** con cédula de ciudadanía Nro. **040166603-7**, manifiesto mi voluntad de ceder a la Universidad Técnica del Norte los derechos patrimoniales consagrados en la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador, artículos 4, 5 y 6, en calidad de autor (es) del trabajo de grado denominado: **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA CAJA COMÚN EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A DE LA CIUDAD DE SAN GABRIEL, CANTÓN MONTUFAR, PROVINCIA DEL CARCHI”**, que ha sido desarrollado para optar por el título de INGENIERO EN CONTABILIDAD Y AUDITORIA CPA, en la Universidad Técnica del Norte, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Técnica del Norte.

(Firma):

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ana Victoria López Báez", enclosed within a blue circular scribble.

Nombre: **Ana Victoria López Báez**

Cédula: **040166603-7**

Ibarra, a 1 día del mes de Diciembre de 2016



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

La Universidad Técnica del Norte dentro del proyecto Repositorio Digital Institucional, determinó la necesidad de disponer de textos completos en formato digital con la finalidad de apoyar los procesos de investigación, docencia y extensión de la Universidad.

Por medio del presente documento dejo sentada mi voluntad de participar en este proyecto, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
CÉDULA DE IDENTIDAD:	040166603-7		
APELLIDOS Y NOMBRES:	López Báez Ana Victoria		
DIRECCIÓN:	San Gabriel		
EMAIL:	vikytoyis@hotmail.com		
TELÉFONO FIJO:	06-2615702	TELÉFONO MÓVIL:	0981341190
DATOS DE LA OBRA			
TÍTULO:	“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA CAJA COMÚN EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A DE LA CIUDAD DE SAN GABRIEL, CANTÓN MONTUFAR, PROVINCIA DEL CARCHI”		
AUTOR (ES):	LÓPEZ BÁEZ ANA VICTORIA		
FECHA: AAAA-MM-DD	2016-12-01		
SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO			
PROGRAMA:	<input checked="" type="checkbox"/> PREGRADO <input type="checkbox"/> POSGRADO		
TITULO POR EL QUE OPTA:	INGENIERA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA CPA		
ASESOR /DIRECTOR:	Dr. FAUSTO LIMA SOTO		

2. AUTORIZACIÓN DE USO A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD

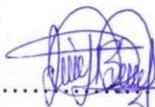
Yo, **López Báez Ana Victoria**, con cédula de ciudadanía Nro. **040166603-7**, en calidad de autora y titular de los derechos patrimoniales de la obra o trabajo de grado descrito anteriormente, hago entrega del ejemplar respectivo en formato digital y autorizo a la Universidad Técnica del Norte, la publicación de la obra en el Repositorio Digital Institucional y uso del archivo digital en la Biblioteca de la Universidad con fines académicos, para ampliar la disponibilidad del material y como apoyo a la educación, investigación y extensión; en concordancia con la Ley de Educación Superior Artículo 144.

3. CONSTANCIAS

La autora manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a 1 día del mes de Diciembre de 2016

EL AUTOR:



.....

Nombre: **López Báez Ana Victoria**

C.C.: **040166603-7**

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi familia, en especial a mi hijo Santiago Isaías, ya que él es el motivo para superarme día a día, y es el motor que impulsa mi vida. Te amo hijo mío.

A mi esposo Santiago Valladares, uno de los apoyos más incondicionales que tuve en toda mi carrera universitaria, gracias por su amor y confianza depositada en mí.

A mi madre Wilma López quien, con sus enseñanzas, consejos y su amor infinito hizo que llegue a cumplir mi meta.

A mi hermana Silvia, quien con su apoyo moral me dio la fuerza necesaria para seguir en el camino hacia el éxito.

A mi abuelita Rosita quien en la tierra pidió a Dios por mí y ahora lo hará desde el cielo, por siempre será mi luz en el camino y a mi abuelito Josecito quien con sus oraciones ha hecho que vaya por el camino del bien.

VICTORIA LÓPEZ.

AGRADECIMIENTO

Primeramente, agradezco a Dios por permitirme llegar a cumplir mis metas, ya que, gracias a su voluntad y disposición, hoy me encuentro culminando una etapa más en mi vida profesional.

A mi familia por ser un apoyo perfecto en el transcurso de mi vida universitaria, en especial mi hijo y mi esposo quienes diariamente me motivan y me dan los impulsos que necesito para salir adelante.

A la Universidad Técnica del Norte especialmente a la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas, por haberme acogido en sus aulas, dándome la oportunidad de aprender muchas cosas, mismas que pondré en práctica en la vida laboral, al Ing. Fausto Lima por la paciencia transmitida durante este largo proceso.

Y a todas las personas que de una u otra manera aportaron con su ayuda para culminar mi meta, le soy muy agradecida y que Dios les bendiga.

VICTORIA LÓPEZ.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN EJECUTIVO	i
ABSTRACT	ii
AUTORÍA	¡Error! Marcador no definido.
CERTIFICACIÓN.....	¡Error! Marcador no definido.
DEDICATORIA.....	viii
AGRADECIMIENTO	ix
ÍNDICE GENERAL.....	x
ÍNDICE DE TABLAS.....	xv
ÍNDICE DE CUADROS	xvii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xix
INTRODUCCIÓN.....	1
JUSTIFICACIÓN.....	3
OBJETIVOS.....	4
OBJETIVO GENERAL	4
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	4
CAPÍTULO I.....	6
1. DIAGNOSTICO SITUACIONAL -----	6
1.1 Antecedentes -----	6
1.2 Objetivos del diagnostico-----	8
1.3 Variables diagnosticadas -----	8
1.4 Indicadores o subaspectos -----	8
1.5 Matriz de relación diagnostica-----	10
1.6 MECANICA OPERATIVA -----	11
1.7 Tabulación de las encuestas y análisis de los resultados-----	16
1.8 Análisis de los resultados de la encuesta aplicada a los socios -----	18
1.8 Matriz FODA.-----	28
1.9 DETERMINACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DE LA INVERSIÓN -----	29
CAPÍTULO II.....	30
2.1 MARCO TEÓRICO -----	30
2.1.1 La empresa.-----	30
2.1.2 Clasificación de las empresas-----	30

2.1.2.1	Compañía en nombre colectivo.	30
2.2	Marco conceptual	32
2.2.1	Que es la caja común y para qué sirve	32
2.2.2	Origen de la caja común	32
2.2.3	Ventajas de la caja común	33
2.2.4	Desventajas de la caja común	34
2.2.5	Aplicación de la caja común en otros países	34
2.2.6	Aplicación de la caja común en el Ecuador	35
2.2.7	La caja común una ley a cumplir	36
2.2.8	El mercado	37
2.2.9	Estudio técnico	39
2.2.10	Estudio financiero	40
2.3	Marco legal.	44
2.3.1	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial	44
2.3.2	De los ámbitos del transporte	44
2.3.3	De los tipos de transporte terrestre	45
2.3.4	De las operadoras de transporte terrestre	46
2.3.5	De las infracciones y sanciones administrativas para las operadoras	46
2.3.6	De la aplicación de las sanciones	51
2.4	Estructura organizativa	52
2.4.1	Misión	52
2.4.2	Visión	52
2.4.3	Principios y valores	53
2.4.4	Políticas	53
2.4.5	Organigrama estructural	53
2.5	IMPACTOS	53
2.5.1	Impacto económico	53
2.5.2	Impacto social	54
2.5.3	Impacto ambiental.	54
CAPÍTULO III		55
3.	ESTUDIO DE MERCADO	55
3.1	Presentación	55

3.2	Finalidad del estudio de mercado	55
3.3	Objetivos de estudio de mercado	57
3.3.1	Objetivo General	57
3.3.2	Objetivos específicos	57
3.4	Variables	57
3.5	Indicadores	57
3.6	Matriz de relación diagnóstica	59
3.7	Mecánica operativa	60
3.7.1	Identificación de la población	60
3.7.2	Tamaño de la muestra	60
3.7.3	Los instrumentos de la investigación	60
3.8	Análisis de la investigación	61
3.8.1	Tabulación de las encuestas a socios	62
3.8.3	Conclusiones de las encuestas	72
3.8.4	Observación directa a la Compañía de Transporte Urbamingueros	72
3.8.4.1	Oficina	72
3.8.4.2	Rutas	73
3.9	Análisis de la investigación	74
3.10	Análisis de la demanda de servicios	75
3.11	Identificación del producto	76
3.11.1	Caja Común	76
3.11.2	Características de la caja común	77
3.12	Mercado Meta	77
3.13	Análisis y Proyección de la Oferta	78
3.13.1	Análisis de la Oferta de Servicios de Transporte	78
3.13.2	Proyección de la Oferta	79
3.14	Análisis y Proyección de la Demanda	80
3.14.1	Análisis de la Demanda	80
3.15	Determinación de la Demanda Insatisfecha.	82
3.16	Determinantes de precios de transporte público.	82
3.17	Estrategia de servicio.	83
	CAPÍTULO IV	84

4. ESTUDIO TÉCNICO -----	84
4.1 Presentación-----	84
4.2 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO -----	84
4.2.1 Macro Localización -----	84
4.2.2 Micro Localización-----	85
4.2.3 Factores Determinantes-----	86
4.3 TAMAÑO Y CAPACIDAD DEL PROYECTO -----	87
4.3.1 Capacidad Instalada-----	88
4.3.2 Capacidad Operativa. -----	88
4.3.3 Disponibilidad de Capital -----	89
4.4 INGENIERÍA DEL PROYECTO -----	90
4.4.1 Determinación del área de trabajo -----	90
4.5 INVERSIÓN DEL PROYECTO-----	90
4.5.1.3 Inversión en Instalaciones Iniciales. -----	91
4.5.1.4 Inversiones en Equipos de oficina -----	92
4.5.2 INVERSIÓN FIJA -----	93
4.5.3 CAPITAL DE TRABAJO-----	93
4.5.4 INVERSIÓN TOTAL -----	94
4.5.5 FINANCIAMIENTO -----	94
CAPÍTULO V	95
5. ESTUDIO FINANCIERO-----	95
5.1 Estado de Situación Inicial. -----	95
5.2 Presupuesto de Ingresos -----	96
5.2.1 Presupuesto de Ingresos -----	96
5.2. Presupuesto de Egresos-----	99
5.2.1 Gastos Operativos. -----	99
5.3 Estado de resultados de proyectados.-----	105
5.4 ESTADO DE RESULTADOS MENSUAL-----	106
5.5 Flujo de caja proyectado -----	109
5.6 Determinación del Costo de Oportunidad y Tasa de Rendimiento.-----	111
5.7 CÁLCULO DEL VAN -----	111
5.8 CALCULO DE LA TIR-----	112

5.9	Periodo de recuperación.	114
5.10	Relación Beneficio – Costo.	114
5.11	Resumen de Evaluación Financiera	115
5.12	Conclusión del Estudio Financiero	116
6.	ESTRUCTURA ORGANIZATIVA	117
6.1	Aspectos Filosóficos	117
6.1.1	LOGOTIPO	117
6.1.2	Misión	118
6.1.3	Visión	119
6.1.4	VALORES Y PRINCIPIOS	120
6.1.5	POLÍTICAS	121
6.2	Organigrama Estructural Anterior	122
6.3	Organigrama Estructural Propuesto	123
6.4	Manual de Funciones.	125
6.5	Reformas al Reglamento Interno de la Compañía Urbamingueros S.A.	131
6.6	Código de Ética	139
	CAPÍTULO VII	148
7	ESTUDIO DE IMPACTOS	148
7.1	Introducción	148
7.2	Impacto Social	149
7.3	Impacto Cultural	151
7.4	Impacto Económico	152
7.5	Impacto Ambiental	154
7.6	Impacto general	156
	CONCLUSIONES	158
	RECOMENDACIONES	159
	BIBLIOGRAFÍA	160
	Anexos	162

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1. Administración actual de compañía -----	18
Tabla 2. Conocimiento de las leyes de tránsito-----	19
Tabla 3. Conocimiento de las reformas a la ley de tránsito-----	20
Tabla 4. Conocimiento de sanciones-----	21
Tabla 5. Incorporación de caja común-----	22
Tabla 6. Conocimiento de beneficios de caja común-----	23
Tabla 7. Mejoras en las áreas de la compañía -----	24
Tabla 8. Aplicación de la caja común -----	25
Tabla 9. Estudio previo a la aplicación -----	26
Tabla 10. Aporte económico para implementación. -----	27
Tabla 11. Calificación de las rutas -----	62
Tabla 12. Preferencias de rutas de trabajo -----	63
Tabla 13. Estado de las vías -----	64
Tabla 14. Mantenimiento de vehículos -----	65
Tabla 15. Dinero destinado a mantenimiento-----	66
Tabla 16. Ruta que genera mayores ingresos -----	67
Tabla 17. Uso del dinero-----	68
Tabla 18. Depósito en caja común -----	69
Tabla 19. Beneficios de caja común -----	70
Tabla 20. Mecanismos de ayuda-----	71
Tabla 21. Oferta de plazas de servicio de transporte -----	78
Tabla 22. Proyecciones de la oferta -----	79
Tabla 23. Proyecciones anuales de la oferta -----	79
Tabla 24. Población del Cantón Montúfar. -----	80
Tabla 25. Proyecciones de la población de la provincia del Carchi -----	80
Tabla 26. Proyección de crecimiento de la población en San Gabriel. -----	81
Tabla 27. Proyección de la demanda de servicios en la ciudad de San Gabriel.-----	81
Tabla 28. Determinación de la demanda insatisfecha. -----	82
Tabla 29. Capacidad operativa de Urbamingueros. -----	88
Tabla 30. Inversiones fijas. -----	91
Tabla 31. Inversión en vehículos. -----	91
Tabla 32. Inversiones en instalaciones iniciales. -----	92
Tabla 33. Inversión en Equipos de Oficina. -----	92
Tabla 34. Inversión fija. -----	93
Tabla 35. Capital de trabajo. -----	93
Tabla 36. Inversión total. -----	94
Tabla 37. Financiamiento. -----	94
Tabla 38. Estado de situación inicial-----	95
Tabla 39. Pasajes diarios por unidad ruta uno. -----	97

Tabla 40. Pasajes mensuales por unidad ruta uno. -----	97
Tabla 41. Pasajes diarios por seis unidades mensual ruta uno.-----	97
Tabla 42. Pasajes diarios por unidad ruta dos.-----	98
Tabla 43. Pasajes mensuales por unidad ruta dos. -----	98
Tabla 44. Pasajes diarios por seis unidades mensual ruta dos. -----	98
Tabla 45. Proyecciones rol de pagos. -----	100
Tabla 46. Proyecciones de gastos en salarios. -----	102
Tabla 47. Presupuestos de gastos. -----	103
Tabla 48. Depreciación de equipos de oficina. -----	104
Tabla 49. Proyección de la depreciación de equipos de oficina.-----	104
Tabla 50. Estados de resultados mensuales. -----	106
Tabla 51. Proyección de estados de resultados anuales. -----	108
Tabla 52. Flujo de caja proyectado. -----	110
Tabla 53. Determinación del WACC. -----	111
Tabla 54. Cálculo del VAN.-----	112
Tabla 55. Cálculo de la TIR. -----	113
Tabla 56. Período de recuperación de la inversión.-----	114
Tabla 57. Relación costo beneficio.-----	115
Tabla 58. Resumen de evaluación financiera. -----	115
Tabla 59. Nivel de impactos.-----	148
Tabla 60. Impacto social. -----	149
Tabla 61. Impacto cultural.-----	151
Tabla 62. Impacto económico.-----	153
Tabla 63. Impacto ambiental. -----	155
Tabla 64. Impacto general. -----	156

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Matriz de relación diagnóstica -----	10
Cuadro 2. Lista de accionistas de la empresa. -----	16
Cuadro 3. Análisis FODA. -----	28
Cuadro 4. Matriz de relación diagnóstica del estudio de mercado. -----	59
Cuadro 5. Lista de socios. -----	60
Cuadro 6. Rutas en las que opera Urbamingueros -----	73
Cuadro 7. Condiciones de las vías en las rutas -----	74
Cuadro 8. Barrios Beneficiarios del servicio -----	74
Cuadro 9. Distancia de recorrido por ruta. -----	75
Cuadro 10. Beneficiarios del Servicio. -----	76
Cuadro 11. Mercado meta. -----	77
Cuadro 12. Elaboración de la misión -----	118
Cuadro 13. Elaboración de la visión -----	119
Cuadro 14. Lista de designación de autoridades. -----	123
Cuadro 15. Manual de funciones del Presidente del Directorio. -----	126
Cuadro 16. Manual de funciones del Gerente General. -----	127
Cuadro 17. Manual de funciones del Contador. -----	128
Cuadro 18. Manual de funciones del Jefe Administrativo. -----	129
Cuadro 19. Manual de funciones del Jefe de Operaciones. -----	130

ANEXOS

Anexo 1. Encuestas realizadas a socios.....	162
Anexo 2. Registro Superintendencia de Compañías	165
Anexo 3. Registro Único de Contribuyentes	166
Anexo 4. Autorización de la empresa.....	168
Anexo 5. Fotos de realización de encuestas	169
Anexo 6. Constitución de la compañía.....	171
Anexo 7. Tabla de amortización.....	173

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. Administración actual de la compañía-----	18
GRÁFICO 2. Conocimiento de leyes de tránsito -----	19
GRÁFICO 3. Conocimiento de la reforma a la Ley de Tránsito -----	20
GRÁFICO 4. Conocimiento de las sanciones -----	21
GRÁFICO 5. Incorporación de caja común -----	22
GRÁFICO 6. Conocimiento de beneficios. -----	23
GRÁFICO 7. Mejoramiento en las áreas de la compañía. -----	24
GRÁFICO 8. Aplicación de la caja común -----	25
GRÁFICO 9. Estudio previo a la aplicación de la caja común. -----	26
GRÁFICO 10. Aporte económico de los socios para implementación. -----	27
GRÁFICO 11. Calificación de las rutas. -----	62
GRÁFICO 12. Preferencia de rutas de trabajo -----	63
GRÁFICO 13. Estado de las vías. -----	64
GRÁFICO 14. Mantenimiento del vehículo -----	65
GRÁFICO 15. Dinero destinado a mantenimiento -----	66
GRÁFICO 16. Ruta que genera mayor ingreso -----	67
GRÁFICO 17. Uso del dinero. -----	68
GRÁFICO 18. Depósito en la caja común. -----	69
GRÁFICO 19. Beneficios de caja común -----	70
GRÁFICO 20. Mecanismos de ayuda -----	71
GRÁFICO 21. Disponibilidad de capital-----	89

INTRODUCCIÓN.

El presente trabajo investigativo se basa en el diseño de un modelo de caja común para la Compañía de transporte urbano “Urbamingueros”, que tiene como objetivo principal mejorar la gestión administrativa mediante la implementación del uso de las herramientas necesarias para administrar de forma centralizada de los recursos proveniente del recaudo de una tarifa a través de un aporte realizado por todos los socios de la compañía a un fondo único a partir del cual se realizara un reparto equitativo entre todos.

En la investigación que se ha realizado como forma de tesis para la Compañía de Transporte Urbano “Urbamingueros S.A.”, se ha estructurado en siete capítulos que se detallan a continuación:

El Capítulo I se realiza un diagnostico situacional de la compañía; para ello se establece objetivos de investigación, se determinó las variables diagnosticas a analizarse junto con sus indicadores, en este capítulo se hizo encuestas a los socios de la compañía y se determinó la necesidad que tiene la organización de establecer el sistema de administración de caja común.

El Capítulo II muestra el marco teórico, donde se fundamenta los conceptos y argumentos teóricos relevantes para el desarrollo de la investigación, de manera que contribuyan con información científica y técnica en el proyecto de factibilidad.

El Capítulo III se enfoca en el estudio de mercado para determinar la oferta y demanda del servicio público de transporte urbano en la ciudad de San Gabriel y las proyecciones de ingresos que van a formar parte del sistema de administración de caja común.

El Capítulo IV hace referencia al Estudio Técnico de la investigación, se plantea la macro y micro localización del proyecto, el presupuesto técnico y los fondos

necesarios en inversión para llevar a cabo la implementación de la caja común en la compañía.

En el Capítulo V se realiza un análisis financiero de la implementación de la caja común y se determina la rentabilidad del proyecto, utilizando indicadores financieros como el VAN, la TIR, el Periodo de Recuperación y el indicador Costo Beneficio.

El capítulo VI se propone una estructura organizacional para la compañía que permita realizar la correcta implementación del proyecto y se establece un manual de funciones para cada persona que integra el equipo administrativo de la organización.

Finalmente, en el capítulo VII se establece los impactos que va a tener el proyecto tanto en el sector económico, social y cultural que se va a general en el proyecto.

JUSTIFICACIÓN.

Con la realización de este trabajo de investigación se pretende que los socios y empleados, estén siempre vinculados a una mejora continua dentro del transporte, y más aun realizando la adopción de un nuevo método de recaudación el cual ayudará a mejorar los niveles de ingresos dentro de la compañía. La eficiente administración y atención son unos de los elementos competitivos dentro de las empresas de transporte público, ya que en la actualidad este tipo de compañías están comprometidas con la ciudadanía, lo cual les obliga a manejar de manera adecuada sus recursos, con el objeto de que, los socios, empleados y usuarios sean beneficiados con un servicio de calidad.

Con la aplicación de la caja común, la compañía de transporte Urbamingeros hará distinta la prestación de servicios, cumpliendo con los reglamentos dictados por la ley de tránsito, lo cual involucra a todos sus socios a tener un cambio en la administración, donde cada dueño lleva la responsabilidad de manejar su unidad bajo la caja común, como un mecanismo para mejorar el tránsito en la ciudad, donde lo que se produce se reparte equitativamente entre los socios de la compañía.

Cabe recalcar que la caja común es un nuevo instrumento de administración que ayuda a manejar de manera eficiente los recursos dentro de las compañías de transporte, resultando efectiva y conveniente dentro de ésta, ya que será de gran beneficio porque ayudará en la toma de decisiones, mejorará las condiciones de trabajo y que a su vez optimizarán los recursos.

Como consecuencia de la aplicación de la caja común, el servicio mejorará y, por lo tanto, los socios se sentirán satisfechos y motivados por parte de la compañía, ya que esta gestión permitirá que exista la armonía entre todos los beneficiarios.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Elaborar un estudio de factibilidad para la creación de la caja común en la compañía de transporte urbano Urbamingueros S.A, de la ciudad de San Gabriel, Cantón Montufar, Provincia del Carchi, mediante la utilización de herramientas económicas y financieras, con la finalidad de determinar la viabilidad del proyecto.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

1. Realizar un diagnóstico situacional para determinar el universo a investigar, las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la de la compañía Urbamingueros S.A, con la utilización de la matriz FODA y su respectivo análisis.
2. Estructurar un marco teórico el cual permita proporcionar un conocimiento profundo acerca de las teorías relacionadas a la caja común, a través de una investigación en fuentes bibliográficas.
3. Hacer un estudio de mercado que permita identificar la oferta y demanda de la caja común, mediante el uso de técnicas de investigación.
4. Realizar un estudio técnico para identificar los procesos en la creación de la caja común, el tamaño de la inversión inicial, la macro y micro localización, así como la ingeniería del proyecto, a través de la utilización de técnicas y proyecciones financieras.
5. Realizar un análisis económico – financiero el cual permitirá determinar si el proyecto es rentable, mediante el uso de indicadores y proyecciones financieras.
6. Diseñar la estructura organizativa, necesaria para el buen funcionamiento de la compañía, que mediante una propuesta administrativa permita el buen desarrollo del proyecto.

7. Determinar los principales impactos que se generarán con la ejecución de la caja común, para mitigar las posibles eventualidades que se den con la implementación del proyecto.

CAPÍTULO I

1. DIAGNOSTICO SITUACIONAL

1.1 Antecedentes

La provincia del Carchi en su época prehistórica estuvo poblada por comunidades indígenas a las que los incas llamaron Quillasignas, palabra quichua que quiere decir “oro en la nariz”. Por otro lado, se afirma que el pueblo carchense proviene de cuatro culturas: Cayapas, de la región de Esmeraldas; Pastos y Quillasignas, del sur de Colombia, y Caribes provenientes de la Amazonía.

La provincia del Carchi está ubicada en la zona limítrofe al norte, los ríos Carchi y San Juan esta última le sirve de frontera con Colombia, al sur limita con la provincia de Imbabura, al este con la provincia de Sucumbíos y a occidente con la provincia de Esmeraldas. Además está atravesada por la cordillera delos Andes, por lo cual la región es predominantemente montañosa, la mayor altura de la provincia se encuentra en el volcán Chiles (4.747msnm) lo que a esa altura la temperatura llega hasta los 0°C y en las partes más bajas es decir en los 1000 msnm la temperatura llega hasta 27°C en el subtropical fronterizo con la provincia de Esmeraldas y en las zonas fronterizas con Colombia (Tulcán, Huaca y San Gabriel) su temperatura oscila entre los 12 y 22° C.

La provincia del Carchi en la actualidad está formada por seis cantones, Cantón Tulcán como capital provincial, Cantón San Pedro de Huaca, Cantón Montufar, Cantón Bolívar, Cantón Espejo y Cantón Mira.

La economía del cantón principalmente se basa en la industria láctea, pues importantes empresas nacionales (Alpina y Floral) mantiene sus industrias para procesar y comercializar los derivados de la leche. Y que al mismo tiempo son generadoras de empleo para los ciudadanos del cantón.

Cabe señalar que además de sus principales fuentes de ingresos como son la industria y agricultura, últimamente la ciudad ha dado un crecimiento económico a través del transporte, sector económico que a su vez genera fuentes de empleo.

Actualmente en la ciudad existen varias **operadoras de transporte**, entre ellas se puede mencionar para el área de transporte urbano y rural, están las Compañías **URBAMINGUEROS**, “la compañía en estudio” y Transmontúfar; en el servicio de taxis la Cooperativa Taxis Colón y Cooperativa 27 de Septiembre; en el servicio de camionetas esta la compañía Procerato del Trabajo y Cooperativa 8 de Mayo y en lo que se refiere a transporte intracantonal está la Cooperativa Cristóbal Colón.

Para el presente estudio de factibilidad se tomará en cuenta al transporte de pasajeros urbano y rural, específicamente a la compañía de Transporte “Urbamingueros S.A”, ubicada en la ciudad de San Gabriel, provincia del Carchi. La compañía fue creada mediante resolución de la Superintendencia de Compañías N° **05-Q.I.J.5112** del 13 de diciembre del 2005, logró obtener el permiso de operación otorgado por el Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre de la Provincia del Carchi, se debe dejar constancia que la compañía obtuvo la resolución el 13 de diciembre de 2005, la inscripción en el registro Mercantil fue el 16 de diciembre de 2005, y la fecha con la que ingreso a la Superintendencia de Compañías fue el 26 de diciembre de 2005, fecha que se considera como constitución de la misma.

Además, la compañía empezó sus actividades de transporte con dos rutas, mismas que se detalla a continuación:

Ruta número uno, salida calle Montufar, Parque Gonzales Suarez y de regreso por la calle Colón, ruta número dos, Barrio Santa Martha de Indujel, calle Rio Napo y de retorno por la calle José B. Auz. Actualmente la compañía lleva 11 años sirviendo a la colectividad, tratando siempre de brindar el mejor servicio ya que de los usuarios depende su trabajo.

1.2 Objetivos del diagnostico

Objetivo general

Realizar un diagnóstico situacional para determinar la factibilidad en la creación de la caja común entre los socios de la compañía Urbamingueros S.A de la ciudad de San Gabriel, a través de la cooperación de los asociados.

1.2.2 Objetivos específicos

- Analizar la situación económico – social de la población de San Gabriel.
- Verificar los aspectos políticos del cantón que inciden en el servicio de transporte.
- Determinar las compañías que operan en el cantón Montufar utilizando la caja común en el sistema de transporte público.
- Determinar el grado de conocimiento que tienen los socios de la compañía acerca de la implementación de cajas comunes.

1.3 Variables diagnosticadas

- Económico - Social
- Políticos
- Oferta
- Modelo de gestión.

1.4 Indicadores o subaspectos

1.4.1 Económico - Social

Realizar un análisis Económico-socio es indispensable, ya que ayuda para determinar de qué manera se relacionan económicamente las personas con los aspectos de relevancia social dentro de un área como es la del transporte, es por esta razón que se debería hacer este análisis. Para ello es necesario establecer los siguientes indicadores:

- Actividades Económicas
- Servicios básicos
- Vías de comunicación
- Calidad de vida

1.4.2 Político

El análisis de la variable política se hace necesario con la finalidad de revisar las leyes vigentes en la actualidad que obligan a las empresas de transporte público a cambiar su forma de administrar los recursos recaudados por las unidades de servicio urbano, es por esta razón que se debería hacer este análisis. Para ello es necesario establecer los siguientes indicadores:

- Leyes vigentes
- Reglamentos
- Ordenanzas municipales

1.4.3 Oferta

Al realizar este análisis permite determinar el precio, las rutas y los competidores en el sector de transporte urbano en la ciudad de San Gabriel. Para ello tomamos en consideración los siguientes indicadores:

- Competidores
- Precios
- Rutas

1.4.4. Modelo de Gestión

Este análisis es el más importante porque nos permite determinar el conocimiento de los socios de las unidades de transporte sobre las nuevas leyes de transporte vigente en la actualidad, tomando en cuenta los siguientes indicadores:

- Conocimiento
- Capacitación
- Nivel de organización.

1.5 Matriz de relación diagnóstica

Cuadro 1. Matriz de relación diagnóstica

OBJETIVO	VARIABLE	INDICADORES	INFORMACIÓN	INSTRUMENTOS	SUJETOS
Analizar la situación económico – social de la población de San Gabriel.	Económico - Social	- Actividades Económicas - Servicios básicos - Vías de comunicación - Calidad de vida	Secundaria	Documental	Banco Central PDOT 2011-2031 Cantón Montufar
Verificar los aspectos políticos del cantón que inciden en el servicio de transporte.	Político	- Leyes vigentes - Reglamentos - Ordenanzas municipales	Primaria Secundaria	Documental Observación directa	PDOT 2011-2031 Cantón Montufar
Determinar las compañías que operan en el cantón Montufar utilizando la caja común en el sistema de transporte público.	Oferta	- Competidores - Precios - Rutas	Primaria	Encuesta Observación directa	Personal Administrativo Socios
Determinar el grado de conocimiento que tienen los socios de la compañía acerca de la implementación de cajas comunes.	Modelo de gestión	- Conocimiento - Capacitación - Nivel de organización.	Primaria	Encuesta Observación directa	Personal Administrativo Socios

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Victoria López

1.6 MECANICA OPERATIVA

1.6.1 Desarrollo de variables e indicadores.

1.6.1.1 Situación económico social

Población Económicamente Activa

Según el censo de población y vivienda 2010 (INEC, 2016), el 41% de la población del cantón Montúfar es económicamente activa y la categoría de ocupación de la población económicamente activa del cantón se dedica en un 34,5% a laborar como jornalero(a) o peón, un 22,7% labora por cuenta propia y el 17,6% como empleado/a u obrero/a privado. Una pequeña parte de la PEA (12,78%) son empleados públicos: enseñanza, administración pública y defensa. La mayoría de los jornaleros, quienes trabajan por cuenta propia, y de los empleados privados trabajan en el sector agropecuario.

1.6.1.2 Ramas de actividad

Las actividades comerciales en la zona dinamizan la economía ya que existen almacenes de abastos, de insumos agropecuarios, de enceres, prendas de vestir además de la feria ganadera y agrícola que moviliza recursos en la zona. Se puede afirmar que la economía del cantón está concentrada exclusivamente en el sector primario. Es interesante observar que la Industria llega en tercer lugar y sigue desarrollándose en el cantón.

Una de las iniciativas para fortalecer la economía local es el proyecto de la Mancomunidad para favorecer a 150 beneficiarios para la implementación de emprendimientos como negocios de comidas, pequeñas tiendas, centros de belleza, entre otros. (GAD Montúfar, Pág. 72)

El cantón Montúfar gira alrededor de dos productos claves: la leche y la papa. La leche toma más importancia ya que la ganadería aporta seguridad alimentaria y seguridad financiera a las familias. Frente a la inestabilidad de los precios de los cultivos de ciclo corto y más especialmente de la papa, las superficies de los pastos incrementan.

La papa es el cultivo con los precios más inestables. No obstante, un proyecto industrial va a fortalecer la producción de este producto y los papicultores tienen que estar preparados ya que la nueva empresa no podrá absorber toda la producción de papas del cantón. Las variedades cultivadas deben responder a las exigencias de la industria al nivel nacional.

Se desarrollan algunos otros cultivos frente a la inestabilidad de los precios de la papa: el maíz choclo, el haba, la arveja y el tomate de árbol. Las hortalizas orgánicas que se comercializan de forma directa en las ferias toman más importancia. Por otra parte, dos nuevos cultivos están llegando al territorio: La mora y la uvilla.

La cría de animales menores es un buen sustento económico para las familias y se desarrolla al nivel del cantón. Las mujeres son las personas beneficiadas de los proyectos de hortalizas y animales menores. Hay que destacar la vocación industrial del cantón con la existencia de fábricas de transformación de papa, las industrias lácteas y la implementación de una embotelladora de agua.

La actividad turística del cantón Montúfar cuenta con varios establecimientos de alimentación y alojamiento, especialmente en la cabecera cantonal. Existen dos servicios de recreación en el cantón en cuanto a piscinas de aguas termales y no termales, sin embargo, las condiciones de la infraestructura son deficientes y el acceso hacia las piscinas de Cristóbal Colón está en malas condiciones lo que limita la afluencia de visitantes.

Debe considerarse que en el cantón existe cobertura de servicios básicos como agua potable en la cabecera cantonal y en las cabeceras parroquias en las comunidades más alejadas se encuentra agua tratada y entubada, requiriendo atención en el área.

El cantón Montúfar dispone además de instituciones financieras para realizar transacciones. Además, casi en su totalidad está dotado de energía eléctrica, sin embargo,

1.6.1.3 Servicios Básicos

Cobertura y déficit de la infraestructura y servicios

Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2011 -2031 del cantón Montúfar (GAD Montúfar, 2011), establece que en la Cabecera Cantonal San Gabriel se han conformado 5 sectores homogéneos, en los que se puede apreciar claramente las coberturas y déficits de infraestructuras y servicios, se puede mencionar que en promedio, el territorio urbano de la ciudad de San Gabriel tiene una cobertura del 54,91% en redes de alcantarillado; 81,37% en redes de agua potable; 77,24% en redes de energía eléctrica y alumbrado público; 57,03% en red vial; 77,90% en red telefónica; 55,90% en aceras y bordillos; 77,04% en servicio de recolección de basura; 21,14% en servicio de aseo de calles. (Pág. 382)

Agua potable

Según los datos oficiales del censo nacional de población y vivienda 2010 del instituto nacional de estadísticas INEC, las viviendas globales del Cantón en su gran mayoría tienen conexión del agua a través de tubería ya sea dentro o fuera del inmueble y en menor proporción por otros medios. Asimismo, en al área urbana de la cabecera Cantonal la conexión de las viviendas al sistema de agua se efectúa a través de tubería, pero en mayor medida dentro del inmueble, y disminuyendo la conexión a la red de agua por otros medios.

Energía eléctrica

En lo referente al sistema de interconexión eléctrica para el cantón, la procedencia cuasi total de este servicio es prestado por la red de empresa eléctrica del servicio público. El 1% no cuenta con este servicio. En lo referente al área urbana la red eléctrica es total. El suministro proviene principalmente de la Empresa Eléctrica del Norte.

Al igual que en San Gabriel, en las parroquias rurales existe una casi completa conexión al sistema de energía eléctrica por parte de la empresa eléctrica de servicio público,

superando el 97% de cobertura. Sin embargo, el 3% restante corresponde a las familias que requieren de la dotación del servicio.

Residuos Sólidos

El Gobierno del cantón Montufar cumple con sus funciones en la eliminación de la basura a través de un sistema que integra la recolección, transporte, tratamiento y disposición final de la basura en su territorio.

El municipio de Montúfar a través del Programa de Descentralización de la Gestión de los Recursos Naturales (PRODERENA), establece la adquisición de tachos para basura con una capacidad de 25kg de color negro y verde con el objeto de realizar la recolección diferenciada de residuos. Para las diferentes parroquias, se cuenta con un tacho de color negro, para realizar la recolección de los desechos inorgánicos, para posteriormente en el campo se puede elaborar abonos a partir de los residuos orgánicos. En el caso de los residuos hospitalarios reciben un tratamiento diferenciado, con horarios específicos para su recolección y ciertas normas técnicas, que quienes los producen deben cumplirlas

Actualmente la asociación de recicladores de Montúfar, formada por 16 socios, mantiene un convenio de prestación de servicios con la municipalidad, para continuar con el barrido y recolección domiciliaria de la basura, apoyados por dos vehículos recolectores, así como el reciclaje y la elaboración de compost.

Vialidad y transporte

La Cabecera Municipal presenta una articulación directa intercantonal a través de la panamericana, convirtiéndose en una vía primaria del cantón, esto genera grandes beneficios a la localidad por encontrarse en un punto céntrico entre el flujo productivo. Sin embargo, el acceso vial a las comunidades varía notablemente, estas se ubican en vías tanto empedradas como lastradas que no están en buen estado, generando descontento en la población.

1.6.1.4 Redes de vialidad y transporte

a) Infraestructura Vial

La red de carreteras cantonal esta descrita por tipo de vía y ha sido clasificada por carreteras asfaltadas, carreteras empedrada, carreteras lastradas o afirmadas, caminos de tierra o caminos no afirmados y los senderos o veredas que son las vías no vehiculares.

Según la GAD de San Gabriel determina que más de la mitad de las vías en el cantón están en las categorías empedrada y senderos que son vías no vehiculares; en el primer caso las vías no presentan un mantenimiento rutinario por lo que las vías se encuentran en mal estado, en este último sin embargo son medios por los que la población utiliza para movilizarse y sacar sus productos a los mercados a fin de comercializar, pero en épocas de lluvia estos caminos son difícilmente accesibles lo que dificulta la movilidad de bienes y personas encareciendo el costo de movilización de los mismos.

1.6.1.5 Calidad de vida

La pobreza y extrema pobreza en la que viven gran parte de la población, son factores estructurales que deben ser atendidos en un esfuerzo común entre los diferentes niveles de gobiernos, desde el gobierno nacional hasta el gobierno parroquial, pasando por gobierno provincial y municipal, en concordancia con las políticas del gobierno central que impulsa su Plan de Desarrollo del Buen Vivir. Para ello hace falta una buena coordinación entre las diferentes instituciones públicas y las diferentes esferas de gobierno, elemento en el que detectamos un mal funcionamiento en este momento.

A pesar de las notables inversiones en materia de Salud y Educación realizadas en estos últimos cuatro años y medio, la calidad en el servicio no ha mejorado, y por lo tanto falta mucho que andar para mejorar la calidad de vida de las poblaciones. Falta infraestructura, falta personal, falta equipamiento tecnológico y falta capacitación. Si bien se ha avanzado notablemente en el cantón a efectos de universalización y democratización de estos servicios, es necesario ir mejorando la calidad en Educación y la calidad de la atención en materia de Salud. Se registra en ambos casos además una tremenda desigualdad entre el ámbito rural y el urbano.

De una carencia en los servicios básicos fundamentales, formación cultural en la población y sobre todo escasez de empleo, se derivan otras problemáticas sociales en la población como la migración (interna y externa), el aumento de la delincuencia, violencia de género, alcoholismo, etc.

1.7 Tabulación de las encuestas y análisis de los resultados

1.7.1 Determinación de la población

Para el presente estudio el cálculo de la muestra será tomado del total de socios de la compañía de transporte Urbamingueros S.A. Cabe señalar que por la cantidad de socios y el número de unidades que posee la compañía Urbamingueros se tomará en cuenta la totalidad de la población de estudio que se determinará a través del censo que se detalla a continuación:

Cuadro 2. Lista de accionistas de la empresa.

Nº	NOMBRES	APELLIDOS	RELACIÓN
1	Henry	Aldás	Socio
2	Antonio	Chávez	Socio
3	Marco	Gaón	Socio
4	José	Hernández	Socio
5	Mayra	Tatés	Socia
6	Victoria	López	Socia
7	Patricio Fernando	Montenegro López	Socio
8	Wilson Fernando	Montenegro Vaca	Socio
9	Santiago Mauricio	Valladares Rojas	Socio
10	Juan	Moreno	Socio

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Victoria López

1.7.2 Cálculo de la muestra.

En el caso de la compañía no se hará el cálculo de la muestra porque la población detallada anteriormente es menor a cien, por lo que se tomará el universo censado para la presente investigación.

1.7.3 DISEÑO DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Para el diagnóstico se utilizó diferentes técnicas investigativas, teniendo en cuenta que es un estudio de campo se utilizó las técnicas que se detallan a continuación:

1.7.3.2 INFORMACIÓN PRIMARIA

Como información primaria se aplicó las siguientes técnicas

ENCUESTA: para la presente investigación se aplicó la técnica de encuesta dirigida a los socios de la Compañía de Transporte Urbamangueros, con la finalidad de determinar el grado de conocimiento acerca de la caja común, y el nivel de aceptación en caso de que se aplique este método de recaudación dentro de la misma.

OBSERVACIÓN DIRECTA: Consistió en visitar directamente los lugares de estudio, para tener una clara noción sobre los aspectos socioeconómicos de la ciudad de San Gabriel.

1.7.4 EVALUACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Con el fin de determinar los aspectos relevantes a las empresas que se encuentran operando bajo la modalidad de caja común en la ciudad de San Gabriel se elaboró una encuesta de diez preguntas y se las aplicó a los socios de la compañía, con el fin de evaluar los conocimientos de las leyes, ordenanzas y la forma de gestión de la compañía bajo la modalidad de caja común.

Es importante determinar el nivel de conocimiento de los socios sobre el tema, ya que esto permitirá determinar la facilidad de implementación de la caja común en la organización.

1.8 Análisis de los resultados de la encuesta aplicada a los socios de la Compañía Urbamingueros S.A.

1. ¿Está usted de acuerdo con la administración actual de la compañía de transporte urbano?

Tabla 1. Administración actual de compañía

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	8
No	2
No sabe	0
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

Gráfico 1: Administración actual de la compañía



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Al analizar los resultados de la pregunta sobre la conformidad con la actual administración de la compañía se ha obtenido que un 80% de los socios han mencionado que si están de acuerdo con la forma como se gestiona la administración de la empresa y un 20 % de los socios han mencionado que no están de acuerdo. Es evidente que la actual administración se encuentra administrando bien la compañía.

2. ¿Conoce usted sobre las actuales leyes que regulan al transporte terrestre público?

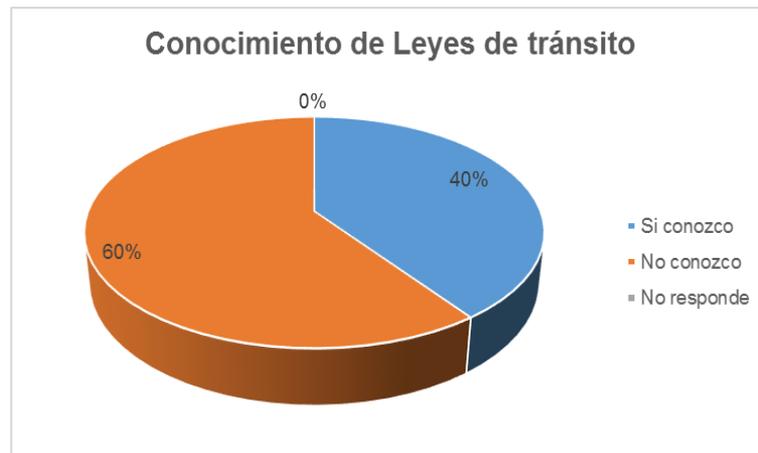
Tabla 2. Conocimiento de las leyes de tránsito

OPCIONES	FRECUENCIA
Si conozco	4
No conozco	6
No responde	0
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 2. Conocimiento de leyes de tránsito



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Al preguntar a los socios sobre las leyes actuales que regulan la actividad de transporte terrestre el 60% de ellos manifestó que desconoce las actuales leyes y que el 40% de los socios están en conocimiento de las leyes. Está claro que los socios pueden estar incumpliendo con los reglamentos de la ley al desconocer de la misma, con ello se puede poner en riesgo la continuidad de la organización.

3. ¿Conoce Usted los artículos reformados en la nueva ley orgánica de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial?

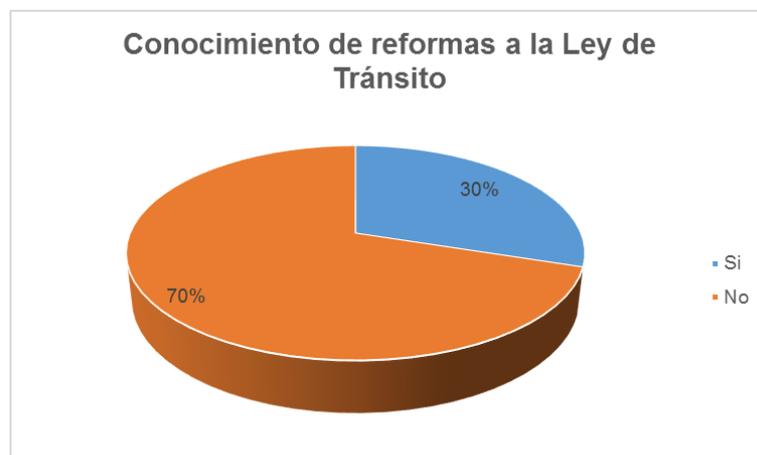
Tabla 3. Conocimiento de las reformas a la ley de tránsito

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	3
No	7
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 3. Conocimiento de la reforma a la Ley de Tránsito



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Continuando con la pregunta del conocimiento de la ley se buscó identificar a los socios que tenían conocimiento sobre las nuevas reformas de administración de las compañías de transporte implantada por la Agencia Nacional de Transito, de ello se estableció que el 30% de los socios conoce sobre las nuevas reformas y la necesidad de implementar la caja común en la compañía, el 70 % restante tenían un desconocimiento total de las nuevas reformas.

4. ¿Conoce Usted las sanciones que puede aplicar la Agencia Nacional de Transito por no implementar el nuevo modelo de gestión denominado caja común?

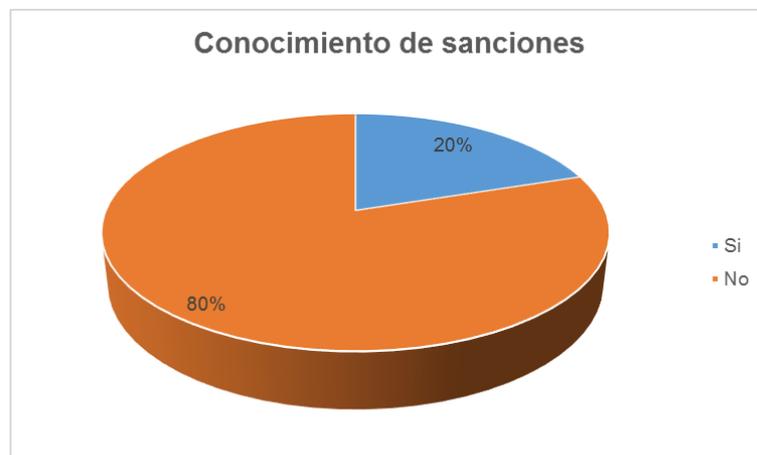
Tabla 4. Conocimiento de sanciones

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	2
No	8
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 4. Conocimiento de las sanciones



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

El no cumplimiento con las leyes vigentes en el país puede ocasionar que se llegue a tener infracciones que pueden afectar en buen desenvolvimiento de la compañía, por ello solo el 20% de los socios conocen sobre las sanciones que se pueden implantar y en 80% desconocen de las sanciones que pueden generar pérdidas económicas y la posible suspensión de la compañía.

5. ¿Considera elemental la incorporación de la caja común para poder obtener un eficiente control en la empresa?

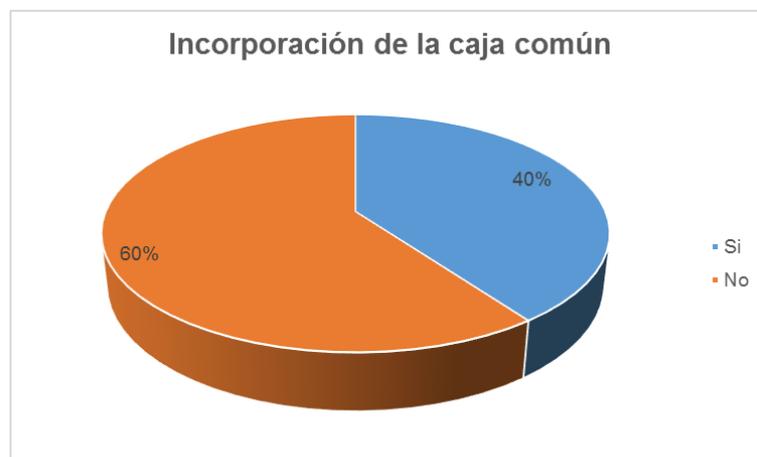
Tabla 5. Incorporación de caja común

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	4
No	6
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 5. Incorporación de caja común



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Como parte fundamental de la administración y control de la organización se preguntó si la caja común es una herramienta que ayuda al buen funcionamiento de la organización, en este caso el 60% de los socios estableció que no es importante la aplicación de la caja común en la compañía y el 40% mencionó que sí era importante la incorporación de la caja común para mejorar la administración de la compañía.

6. ¿Conoce Usted los beneficios que se tiene en la implementación de la caja común en la compañía?

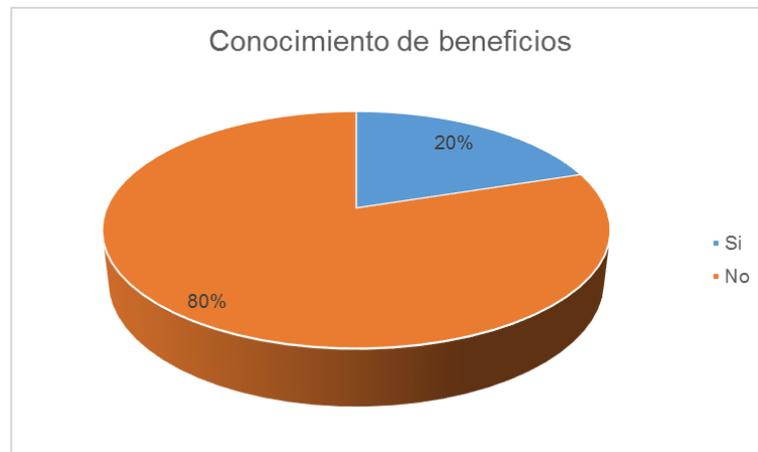
Tabla 6. Conocimiento de beneficios de caja común

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	2
No	8
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 6. Conocimiento de beneficios.



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Al preguntar a los encuestados si conocían los beneficios que tienen el sistema de gestión administrativa de caja común, el 80% desconoce de los beneficios de su aplicación y solo el 20% lo conocen, en un análisis más a fondo se determinó que solo el área administrativa está al tanto de los beneficios de la caja común.

7. ¿En qué área de la empresa considera que existirá mejoramiento con la implementación de la caja común?

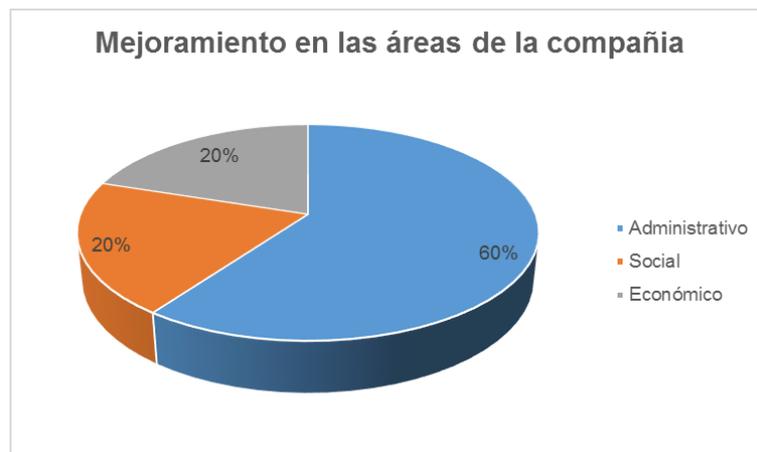
Tabla 7. Mejoras en las áreas de la compañía

OPCIONES	FRECUENCIA
Administrativo	6
Social	2
Económico	2
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 7. Mejoramiento en las áreas de la compañía.



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

La implementación de sistema de caja común afecta a un sinnúmero de áreas de la empresa con lo cual los encuestados supieron manifestar en un 60% que el área administrativa va a tener mejoras, un 20% en el área social y un 20% en el área económica. Es incuestionable que la aplicación del sistema de caja común va a afectar la forma de administrar la compañía para generar mejoras.

8. ¿Por cuál de las siguientes causas considera usted que la compañía debe aplicar el sistema administrativo de caja común?

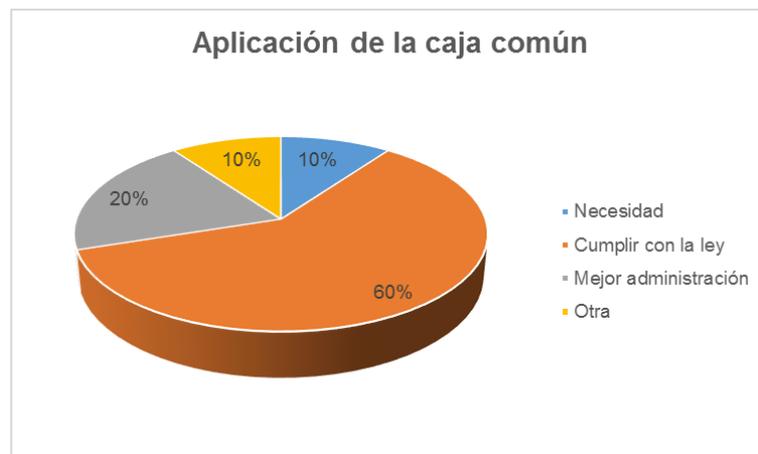
Tabla 8. Aplicación de la caja común

OPCIONES	FRECUENCIA
Necesidad	1
Cumplir con la ley	6
Mejoras administrativas	2
Otra	1
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 8. Aplicación de la caja común



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

En lo que concierne a la aplicación de la caja común en la organización, un 60% de los socios manifestaron que se lo hará por cumplir con la ley, en un 20% dijeron que lo hacen por mejoras administrativas, el 10% lo aplicará por necesidad y por último el 10% da otra opción de aplicación (mejorar la administración). En realidad, la aplicación de la caja común a más de ayudar a cumplir la ley, busca mejorar la administración y por ende los ingresos de los socios.

9. ¿Ud. cree que sea necesario hacer un estudio previo a la aplicación de la caja común en la Compañía de transporte?

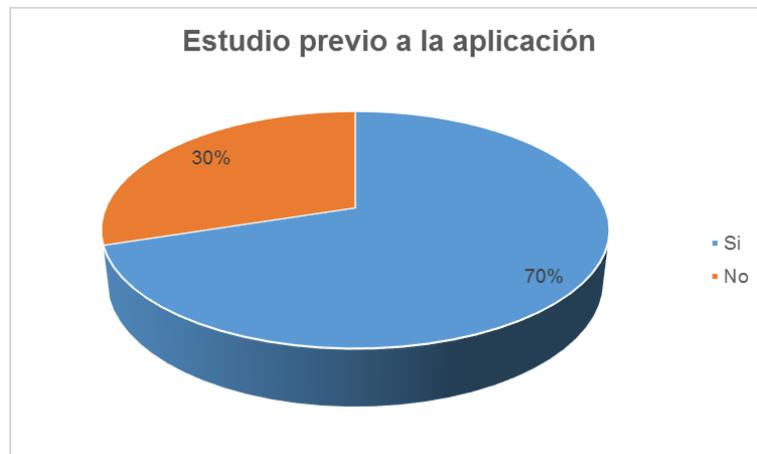
Tabla 9. Estudio previo a la aplicación

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	7
No	3
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 9. Estudio previo a la aplicación de la caja común.



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Para la implementación del sistema de administración denominado caja común se preguntó a los socios si consideraban necesario la realización de un estudio previo a la aplicación, el 70% de los encuestados consideran que si es necesario y el 30% de los encuestados consideran que se puede implementar sin un estudio. En este sentido para una correcta implementación del sistema se considera indispensable la realización del estudio técnico y financiero.

10. ¿Usted como socio estaría en la disponibilidad de aportar económicamente para que entre en funcionamiento la caja común?

Tabla 10. Aporte económico para implementación.

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	4
No	6
TOTAL	10

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 10. Aporte económico de los socios para implementación.



Fuente: Encuestas

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Es evidente que la implementación de un sistema de caja común conlleva la generación de algunos gastos, por lo cual se vio pertinente preguntar a los socios si se encuentran dispuestos a aportar económicamente para la ejecución de la misma; en este sentido el 60% de los socios manifestó que si estaban dispuestos a aportar económicamente y un 40% no disponían de los fondos para la implementación del sistema de gestión.

Una vez tabuladas las encuestas se determina que es necesaria la implementación de la caja común dentro de la Compañía de Transporte Urbamingueros. Cabe mencionar que el escaso conocimiento acerca de la caja común por parte de los socios es notorio, por ende, el presente estudio pretende determinar la factibilidad en la creación de este método de recaudación dentro de la compañía.

1.8 Matriz FODA.

Desarrollado la tabulación y el análisis de la información se hace necesario organizarla y sintetizarla en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, en aspectos internos y externos, al objeto de estudio.

Cuadro 3. Análisis FODA.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Cumple con todos los permisos que la ley le obliga al transporte. • Cuentan con tres rutas de recorrido en San Gabriel. • Las unidades de transporte con las que cuenta la compañía son de mayor capacidad para pasajeros. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiene la posibilidad de ampliar las rutas San Gabriel el Ejido • Gran aceptación por parte de los usuarios para incrementar unidades de transporte. • Posee líneas de crédito para adquisición de nuevas unidades.
DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Cuenta únicamente con 10 unidades de transporte • Las aportaciones que realizan los socios no satisfacen necesidades. • Las unidades de transporte no son modernas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe otra operadora de transporte • Incremento de unidades de transporte por parte de la competencia. • Creación de leyes que perjudiquen al transporte.

Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Victoria López

1.9 DETERMINACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DE LA INVERSIÓN

Luego de realizar el diagnóstico mediante la utilización de técnicas de investigación como encuestas, observación directa y un análisis documental en la Compañía de transporte urbano “Urbamingueros S.A.” se ha logrado identificar que la empresa no posee un sistema administrativo de gestión de recursos que permita crecer el negocio en el futuro, por lo cual se puede determinar cómo problema importante o fundamental de la investigación de campo que la compañía necesita desarrollar un **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE LA CAJA COMÚN EN LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A. DE LA CIUDAD DE SAN GABRIEL, CANTON MONTUFAR, PROVINCIA DEL CARCHI.”**; mismo que se formalizará en los siguientes capítulos con la determinación del marco teórico, la investigación de mercado y el desarrollo de la propuesta.

CAPÍTULO II

2.1 MARCO TEÓRICO

2.1.1 La empresa.

En el análisis de la información referente a la bibliografía se puede determinar que algunos autores han definido el significado de empresas, en este caso en el libro de Fundamentos de administración de autor Douglas (2012), se define a la empresa como “Una organización o institución dedicada a actividades o persecución de fines económicos o comerciales para satisfacer las necesidades de bienes o servicios de los solicitantes, a la par de asegurar la continuidad de la estructura productivo-comercial, así como sus necesarias inversiones” (Pág. 63)

Sin duda alguna la empresa es aquella que persigue un beneficio lucrativo, a través de la oferta y demanda de productos para poder satisfacer necesidades.

2.1.2 Clasificación de las empresas

2.1.2.1 Compañía en nombre colectivo.

“

La Ley de Compañías (2016), establece: “La compañía en nombre colectivo se contrae entre dos o más personas naturales que hacen el comercio bajo una razón social”. (Pág. 15)

Este tipo de compañía es la que se crea bajo una razón social, y que todos sus socios deben aportar de manera económica y social a lo que la compañía requiera.

2.1.2.2 Compañía de responsabilidad limitada.

En la ley de Compañías (2016), se establece:

La compañía de responsabilidad limitada es la que se contrae entre dos o más personas, que solamente responden por las obligaciones sociales hasta el monto de sus aportaciones individuales y hacen el comercio bajo una razón social o denominación objetiva, a la que se añadirá, en todo caso, las palabras "Compañía Limitada" o su correspondiente abreviatura. Si se utilizare una denominación objetiva será una que no pueda confundirse con la de una compañía preexistente. Los términos comunes y los que sirven para determinar una clase de empresa, como "comercial", "industrial", "agrícola", "constructora", etc., no serán de uso exclusivo e irán acompañadas de una expresión peculiar. (Pág. 28).

Esta compañía se diferencia de las demás, porque sus socios responden únicamente por los valores aportados, y que ejercen sus actividades bajo una designación objetiva.

2.1.2.3 Compañía anónima.

De la misma manera en la Ley de compañías (2016), se establece que “La compañía anónima es una sociedad cuyo capital, dividido en acciones negociables, está formado por la aportación de los accionistas que responden únicamente por el monto de sus acciones” (Pág. 44)

Esta compañía de igual manera que la de responsabilidad limitada, los socios responden únicamente al valor que aportaron en sus acciones, valor que puede estar sujeto a negociación.

2.1.2.4 Compañía de economía mixta.

La Ley de compañías (2016), finalmente manifiesta que “El Estado, las municipalidades, los consejos provinciales y las entidades u organismos del sector público, podrán participar, conjuntamente con el capital privado, en el capital y en la gestión social de esta compañía”.

Esta compañía está enfocada a que las instituciones públicas aporten con el capital necesario a las compañías privadas para invertir en el desarrollo del país.

2.2 Marco conceptual

2.2.1 Que es la caja común y para qué sirve

El autor Ruiz (2014), Manifiesta “La literatura actual define al sistema de Caja Común como un modelo de gestión, cuyo objetivo es administrar de manera centralizada la actividad productiva y operativa de una organización, de tal forma que la distribución de los ingresos generados en un período determinado se realice de manera equitativa para todos los integrantes. Esta práctica institucional es aplicable en distintos tipos de organización, independientemente de su actividad económica; sin embargo, las experiencias más comunes de implementación se reflejan en el sector de servicios de transporte público urbano” (Pág. 127)

La caja común si bien es cierto es de gran beneficio para quienes optan por aplicarla, más aún si es en una compañía de transporte, debido a que en esta área de trabajo es donde se necesita de un método de recaudación, para poder manejar de una manera más adecuada todo el dinero que se genera diariamente por cada unidad de transporte.

La caja común es un método de organizar a las compañías de transporte de una manera equitativa; es decir administrar todas las rutas y frecuencias con la que cuenta la entidad, con el objetivo de distribuir proporcionalmente los recursos que se generan por la movilización de las personas diariamente.

2.2.2 Origen de la caja común

Ruiz (2014), investiga y determina que “La caja común nace en Europa por agrupaciones que realizaban recolección de todo aquello que producían y se lo dividían entre los miembros de la comunidad de forma equitativa de tal forma que todos tenían alimentos para su familia. Tiempo después en el periodo de las cruzadas el ejército de Pedro el Ermitaño sostenía con los aportes de los nobles y príncipes y todo se mantenían en una caja común para ser distribuido entre los miembros del ejército y las construcciones que necesitan hacerse (Pág. 129).

La caja común se utiliza en especial en la agricultura, donde cada agricultor entrega la totalidad de los productos que cosecha a una organización central, la misma vende lo producido y distribuye los ingresos paga las hipotecas y solventas la salud, educación y demás servicios de toda la comunidad”.

Desde tiempos atrás la caja común fue inventada por la necesidad de que todas las ganancias sean repartidas de una manera equitativa, con el único fin de que todos quienes trabajaban se sientan satisfechos y motivados en su actividad económica.

2.2.3 Ventajas de la caja común

De una manera más general la caja común lo que permite es mejorar la administración de los ingresos económicos generados por la compañía de transporte público de pasajeros, lo cual permite que se creen algunas ventajas, mismas que favorecen a la ciudadanía y a los socios como tal. Entre las más destacadas están:

- La repartición del dinero será de una manera total; es decir de la cantidad que recaude cada unidad de transporte de la ruta a la que fue destinada se hará el depósito a la cuenta que posea la compañía.
- La caja común además evitara que las unidades de transporte compitan entre ellas.
- Lo anterior, a su vez permitirá que se reduzcan los accidentes de tránsito.
- También cada unidad estará controlada con medidores de tiempo, esto a su vez se evitaría las congestiones en las horas pico.
- Se disminuye la contaminación ambiental.
- Se mejora la calidad de vida del conductor, se quitará la idea de competir con su compañero por captar más pasajeros o llegar más rápido a la parada.
- Se creará cultura entre los conductores, con esta técnica se hará uso exclusivo de las paradas ya establecidas.
- La ciudadanía de igual manera será la beneficiada, porque viajaran en transporte seguro.

2.2.4 Desventajas de la caja común

- La resistencia al cambio por parte de los socios y conductores.
- Incertidumbre por el destino de los recursos económicos entregados.
- Desconocimiento de nuevo método de recaudación.

Para que las características antes señaladas entren en funcionamiento es indispensable que las autoridades tomen el mando y manejen el dinero con total transparencia, para evitar la desconfianza entre los socios, mismos que deberán saber hacia dónde estará destinado su dinero.

2.2.5 Aplicación de la caja común en otros países

Ruiz (2014) Manifiesta que “En América Latina existen experiencias relacionadas con la implementación de Sistemas Integrados de Recaudo (SIR), a través de Caja Común en el sector de transporte público urbano. Así, por ejemplo, Brasil posee una trayectoria de más de dos décadas en la puesta en marcha en este tipo de iniciativas (250 proyectos culminados con inversiones públicas y privadas) seguido de Colombia con 17 proyectos de la misma índole (en los departamentos de Pasto, Neiva, Santa Marta, armenias y Medellín); y México y Argentina; cada uno con cinco cajas en funcionamiento. Todas estas experiencias en el sector de transporte urbano de pasajeros convergen en un doble objetivo:

- a) ordenar el manejo y operación de un servicio público que permita mejorar la calidad y oportunidad hacia los usuarios; y
- b) transparentar el nivel de ingresos y su distribución de manera equitativa entre los proveedores de este servicio.

En Ecuador, la experiencia de implementación de un sistema de Caja Común se enmarca en el sector de servicios de transporte terrestre público de pasajeros. Este sistema se presenta como un modelo de gestión por el cual una operadora administra de forma centralizada los recursos provenientes del recaudo de una tarifa, a través de un

aporte realizado por todos los integrantes de la organización a un fondo único, a partir del cual se realiza un reparto equitativo entre todos los miembros”.

La experiencia de otros países sin duda alguna servirá de guía en la implementación de la caja común dentro de las compañías y cooperativas de transporte del país.

2.2.6 Aplicación de la caja común en el Ecuador

En su estudio sobre el transporte y la movilidad en Cuenca Lineida, Mayra, Juan Carlos, & José Luis (2014), manifiestan:

(...) El transporte urbano en Cuenca funciona con el modelo de la caja común. Los 475 buses de las siete empresas están agrupados en la Cámara de Transporte y laboran bajo el Sistema Integrado de Transporte Urbano. En enero del 2009, la Cámara invirtió USD 7 millones para instalar el Sistema Automático de Recaudo. El objetivo era conseguir ingresos más justos y eliminar las competencias en las calles, por ganar pasajeros. Los buses fueron equipados con tecnología (torniquetes, validadores de tarjetas, cámaras de vigilancia, localizadores GPS, monederos...). Desde entonces, el pasajero paga USD 0,25 con monedas o tarjetas inteligentes prepago. Hasta el 31 de diciembre, lo recaudado en cada unidad iba a la caja común de su compañía. El 9,15% de los ingresos era para mantenimiento del sistema y el resto se repartía entre los socios. Los ingresos diarios variaban entre las siete empresas, según la ruta. Por ejemplo, los buses de las líneas que cubren las universidades de Cuenca y del Azuay, Totoracocha, Terminal Terrestre, Feria Libre, Ricaurte... viajan repletos. Esto significaba mayores ingresos para las empresas que laboraban en esas zonas y menores para quienes cubrían rutas menos solicitadas por los usuarios.

Para el caso de la Compañía de transporte urbano Orozcotola el autor Benalcázar (2015), identifica a dicho empresa como: “La primera Compañía Transporte que puso en práctica este mecanismo en la Sierra norte. La caja común es un fondo que proviene de los ingresos de los

pasajes, que luego se reparten equitativamente entre los socios de una operadora” (Benalcázar, 2015)

Sin duda alguna la implementación de la caja común en el Ecuador y específicamente en Cuenca y Atuntaqui ha tenido un excelente resultado, ya que como se puede citar anteriormente la aplicación de este modelo de recaudación redujo los correteos entre las unidades de transporte y por ende la repartición del dinero se la realiza de manera equitativa.

2.2.7 La caja común una ley a cumplir

El autor Ruiz (2014), en su publicación denota lo siguiente:

Según lo dispuesto por la Constitución Política del Ecuador, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), dentro de las responsabilidades de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, municipales y metropolitanos se incorporan la planificación, regulación y control del tránsito y del transporte público en el territorio correspondiente. Estas atribuciones estarán enmarcadas en las disposiciones provenientes de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

En este sentido, los gobiernos autónomos descentralizados regionales cumplirán esta función cuando no haya sido asumida por los municipios y la ANT, por su parte, será responsable de estas funciones cuando no estén a cargo de los gobiernos mencionados anteriormente. Adicionalmente, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) señala que todas las operadoras (nuevas y en funcionamiento) de transporte público a nivel nacional implementen el mecanismo de Caja Común, Esta implementación es actualmente un requisito para la suscripción de contratos de operación por parte de la entidad competente. Es así que, la aplicación de este mecanismo es de carácter obligatorio para toda operadora de transporte de pasajeros

(cooperativa o empresa de capital) en todo el territorio nacional y está sujeta a control por parte de los organismos de tránsito competentes. (Ruiz, 2014)

La caja común además de ser un nuevo método de recaudación dentro del país, es una obligación aplicarla, ya que la entidad competente ha aprobado este reglamento el cual debe ser cumplido por todas las cooperativas y compañías de transporte; cabe señalar que por las condiciones de este método algunas compañías se rehúsan en aplicarla. En lo que concierne a la compañía de Transporte Urbamingueros, está presente investigación está enfocada en determinar la factibilidad para su creación.

2.2.8 El mercado

2.2.8.1 Segmentación de mercado

La segmentación de mercado es el proceso, como su propio nombre indica, de dividir o segmentar un mercado en grupos uniformes más pequeños que tengan características y necesidades semejantes, la segmentación de un mercado se puede dividir de acuerdo a sus características o variables que puedan influir en su comportamiento de compra.

La segmentación de mercado dicha de otra manera es dividir en grupos de personas para identificar hacia quienes de ellos va dirigido el producto o servicio a ofertarse en el mercado.

En el libro Auditoria y Evaluación de Marketing, la autora Ana Macías (2014)). Establece los siguientes términos:

Mercado meta

” Es el grupo de clientes al que captará, servirá y se dirigirá los esfuerzos de mercadeo”

Como su nombre lo dice mercado meta es hacia dónde va ir enfocado el producto o servicio, se sabrá identificar con claridad quienes van a ser los clientes potenciales.

Producto

El producto es aquel bien o servicio que como empresa posee para poder obtener beneficio económico a través de su comercialización. Lleva

Oferta

Se define la oferta como aquella cantidad de bienes o servicios que los productores están dispuestos a vender bajo unas condiciones de mercado” La oferta según lo citado es el precio al cual los oferentes están dispuestos a vender su producto o servicio, claro este precio es determinado por cada productor del bien o servicio de acuerdo a la inversión del mismo.

Demanda

La demanda es la cantidad de productos o servicios que se encuentran en el mercado y que a su vez los compradores están dispuestos a comprarlos al precio dispuesto por los oferentes.

Precio

El precio son las unidades monetarias que se paga por la acción de adquirir cualquier tipo de bien o servicio en un área o lugar determinado, cabe señalar que el valor a estos bienes es asignado por los oferentes que cálculo de costos de producción determinan el precio de una manera racional para permitir que los demandantes lo adquieran.

Comercialización

La comercialización sin duda es la manera de como canalizar la venta de un producto o servicio, poniendo en claro sus condiciones de venta, cantidad, precio y calidad. (Págs. 133–145)

2.2.9 Estudio técnico

2.2.9.1 Localización del proyecto

(Santo Tomas, 2014) “La localización tiene por objeto analizar los diferentes lugares donde es posible ubicar el proyecto, con el fin de establecer el lugar que ofrece los máximos beneficios, los mejores costos, es decir en donde se obtenga la máxima ganancia”. (Pág. 135)

La localización ayuda a determinar si el lugar en donde está situado el proyecto generar utilidades o pérdidas para el productor.

2.2.9.2 Tamaño del proyecto

(Santo Tomas, 2014) “El tamaño del proyecto, expresa la cantidad de producto o servicio, por unidad de tiempo, por esto lo podemos definir en función de su capacidad de producción de bienes o prestación de servicios, durante un período de tiempo determinado” (Pág. 109).

El tamaño del proyecto en si hace referencia a la capacidad económica que como productor tiene para poder mantenerse en el mercado.

2.2.9.3 Ingeniería del proyecto

El autor Edmundo Pimentel (2008), en su libro Evaluación de Proyectos de inversión establece que la ingeniería del proyecto: “Comprende los aspectos técnicos y de infraestructura que permitan el proceso de fabricación del producto o la prestación del servicio” (Pág. 131).

La ingeniería en si es definir qué maquinaria se va a utilizar, el lugar de la instalación del proyecto, la cantidad de recursos humano, etc. Requerimientos que son necesarios para desarrollar con éxito el proyecto de inversión.

2.2.9.4 Macro localización

Pimentel (2008), define que la macro localización: “es el estudio que tiene por objeto determinar la región o territorio en la que el proyecto tendrá influencia con el medio”. (Pág. 88)

La macro localización es considerar la zona geográfica donde va estar acentuado el proyecto, es decir el país, provincia, cantón o ciudad.

2.2.9.5 Micro localización

Además, Pimentel (2008), establece que la “Micro localización, conjuga los aspectos relativos a los asentamientos humanos, identificación de actividades productivas, y determinación de centros de desarrollo. Selección y re-limitación precisa de las áreas, también denominada sitio, en que se localizara y operara el proyecto dentro de la macro zona”. (Pág. 93)

El autor manifiesta que la micro localización es un análisis más preciso del lugar donde va a ser instalado el proyecto tomando en cuenta la situación demográfica del área.

2.2.10 Estudio financiero

2.2.10.1 Ingresos

(Ramon, 2016) “Un ingreso es una recuperación voluntaria y deseada de activo, es decir, un incremento de los recursos económicos. Se derivan de las transacciones realizadas por la empresa con el mundo exterior que dan lugar a alteraciones positivas en el patrimonio neto de la misma”

Un ingreso por lo general es el valor que puede recibir una empresa por la venta de un bien o servicio o en si a la remuneración que como ciudadanos se percibe.

2.2.10.2 Egresos

Hace referencia a todo aquel dinero que se extrae de las ganancias que se generar en un periodo determinado de tiempo, mismo que puede haberse destinado para pagar servicios o diferentes actividades.

Toda empresa que se dedica a la actividad económica le es ineludible hacer la contratación de mano de obra, servicios básicos, etc. Para poder operar de manera eficaz en sus actividades, y es por esta razón que obligatoriamente debe contratar ciertos requerimientos básicos.

2.2.10.3 Estados financieros

Los autores Ross, Westerfield, Jaffe (2012), en su libro de Finanzas Corporativas establecen que: “Los estados financieros, también denominados estados contables, informes financieros o cuentas anuales, son informes que utilizan las instituciones para dar a conocer la situación económica y financiera y los cambios que experimenta la misma a una fecha o periodo determinado” (Pág. 20).

Los estados financieros demuestran detalladamente los ingresos, gastos, pérdidas o ganancias en las que incurra la empresa, documentos que son de mucha importancia ya que a partir de ellos se procede a la toma de decisiones para beneficio o mejora en la empresa.

2.2.10.4 Balance de situación inicial

Ross et al (2012), definieron: “El estado de situación inicial, también llamado balance general o balance de situación, es un informe financiero o estado contable que refleja la situación del patrimonio de una empresa en un momento determinado” (Pág. 21).

El balance general o de situación inicial es aquel que nos muestra de una manera ordenada y actualizada todos los activos, pasivos y el patrimonio de la empresa.

2.2.10.5 Balance de resultados

Adicionalmente Ross et al (2012), expresaron que “El estado de resultados, también conocido como estado de ganancias y pérdidas, es un estado financiero conformado por un documento que muestra detalladamente los ingresos, los gastos y el beneficio o

pérdida que ha generado una empresa durante un periodo de tiempo determinado”. (Pág. 23).

El balance de resultados es aquel que indica de una manera detallada las ganancias o pérdidas en las cuales incurrió la empresa en un determinado tiempo y que además sirve para la toma de decisiones.

2.2.10.6 Estado de flujo de efectivo

Finalmente, Ross et al (2012), identificaron al estado de flujo de efectivo como: “el rubro más importante que se puede extraer de los estados financieros es el flujo de efectivo real de una empresa. Un estado contable oficial denominado estado de flujos de efectivo ayuda a explicar el cambio en el efectivo contable y sus equivalentes” (Pág. 28).

El estado de flujo de efectivo muestra todo el efectivo que se generó en la utilización de las actividades financieras, de operación e inversión.

2.2.10.7 Valor actual neto (VAN)

Los autores Brealey, Myers y Allen (2010), establecen que “El VAN es un indicador financiero que mide los flujos de los futuros ingresos y egresos que tendrá un proyecto, para determinar, si luego de descontar la inversión inicial, nos quedaría alguna ganancia. Si el resultado es positivo, el proyecto es viable” (Pág. 19).

El valor actual neto es uno de los más utilizados en la evaluación de proyectos de inversión, consiste en comparar la inversión en el estado 0 de los estados financieros, y compararlos con los desembolsos de la inversión inicial.

La fórmula para realizar el cálculo del VAN es la siguiente:

t = los años correspondientes a la vida útil del proyecto, que varía entre 0 y n

0= el año inicial del proyecto, en el cual comienza la inversión

r = la tasa de retorno mínima atractiva o tasa de referencia

El valor actual neto es muy importante ya que sirve para hacer una evaluación de los activos fijos. Si el valor actual neto es mayor a cero el proyecto es considerado como rentable. Así que en proyectos de factibilidad es imprescindible hacer el cálculo ya que de esta manera se determinará en un cierto porcentaje si lo que se está haciendo resultará viable.

2.2.10.8 Tasa interna de retorno (TIR)

Brealey et al (2010), definen “La TIR como la tasa de descuento (TD) de un proyecto de inversión que permite que el BNA sea igual a la inversión (VAN igual a 0). La TIR es la máxima TD que puede tener un proyecto para que sea rentable, pues una mayor tasa ocasionaría que el BNA sea menor que la inversión (VAN menor que 0)” (Pág. 121).

Como el autor lo manifiesta si el valor de la TIR es alto esto significa que el proyecto es rentable, la TIR además se la suele utilizar como un indicador de rentabilidad de un proyecto de inversión, es decir, a mayor TIR mayor inversión.

2.2.10.9 Costo beneficio

El autor Nassir Sapag (2011), en su libro Proyectos de Inversión establece que el costo beneficio “es una herramienta financiera que mide la relación entre los costos y beneficios asociados a un proyecto de inversión con el fin de evaluar su rentabilidad”. (Sapag, Pag. 307)

Esta herramienta consiste en hacer una comparación entre los costos previstos y beneficios que se espera mismos que estén inmersamente relacionados con la realización del proyecto. Un proyecto será útil cuando los beneficios superen los costos.

2.2.10.10 Periodo de recuperación

Nassir (2011), además establece que “el Periodo de Recuperación de la Inversión es considerado como un indicador que mide tanto la liquidez del proyecto como también el riesgo relativo pues permite anticipar los eventos en el corto plazo” (Pág. 307).

El periodo de recuperación es el tiempo que la empresa como tal tendrá para poder recuperar el capital invertido al realizar

2.2.10.11 Punto de equilibrio

Sapag (2011), define “El punto de equilibrio, en términos de contabilidad de costos, es aquel punto de actividad (volumen de ventas) en donde los ingresos son iguales a los costos, es decir, es el punto de actividad en donde no existe utilidad ni pérdida” (Pag. 314).

El punto de equilibrio es aquel que demuestra que dentro de una empresa no existe ni pérdidas ni ganancias, es decir está en estado neutro.

2.3 Marco legal.

Para el presente estudio de factibilidad es necesario saber bajo qué ley se rigen las compañías de transporte, para ello se cita a continuación la ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

2.3.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

2.3.2 De los ámbitos del transporte

La Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2014), Manifiesta:

Art. 65.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional.

Art. 66.- El servicio de transporte público urbano, es aquel que opera en las cabeceras cantonales. La celebración de los contratos de operación de estos servicios será atribución de las Comisiones Provinciales, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Art. 67.- El servicio de transporte público intraprovincial es aquel que opera, bajo cualquier tipo, dentro de los límites provinciales. La celebración de los contratos de operación, será atribución de las Comisiones Provinciales, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento.

Art. 68.- El servicio de transporte público interprovincial es aquel que opera, bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional. La celebración de los contratos de operación será atribución de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Art. 69.- El servicio de transporte público internacional es aquel que opera, bajo cualquier modalidad, fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa. La celebración de los contratos de operación será atribución de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en los Tratados, Convenios Internacionales, la presente Ley y su Reglamento. (Págs. 19–21)

2.3.3 De los tipos de transporte terrestre

La Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2014), establece que:

Art. 70.- Tipo de transporte terrestre es la forma de satisfacer las necesidades de desplazamiento de personas o bienes para fines específicos, y serán definidas en el Reglamento de esta Ley.

Art. 71.- Las especificaciones técnicas y operacionales de cada uno de los tipos de transporte terrestre, serán aprobadas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y constarán en los reglamentos correspondientes (Pág. 21).

2.3.4 De las operadoras de transporte terrestre

La Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2014), indica en el:

Art. 77.- Constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que, habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos.

Art. 78.- Toda operadora de transporte terrestre que estuviese autorizada para la prestación del servicio, deberá hacerlo única y exclusivamente en las clases de automotores que el Reglamento determine, dependiendo de su clase y tipo.

Art. 79.- Por ser el servicio de transporte terrestre, de carácter económico - estratégico para el Estado, las operadoras deberán tener un objeto social exclusivo en sus estatutos, de acuerdo con el servicio a prestarse. (Pág. 23).

2.3.5 De las infracciones y sanciones administrativas para las operadoras

Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2014), Manifiesta

Art. 80.- Infracciones de Primera Clase. - Constituyen infracciones de transporte de primera clase, y serán sancionados con multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

- 1) El incumplimiento de las estipulaciones contractuales suscritas por parte del operador, en cuanto no constituya una infracción más grave;
- 2) No atender en un plazo máximo de 96 horas los reclamos presentados por escrito por los usuarios a las operadoras sobre incumplimiento de las frecuencias otorgadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 3) Las operadoras que, para el cumplimiento de sus fines, importen, fabriquen, distribuyan o vendan vehículos, y no cumplan con las especificaciones técnicas y los permisos correspondientes establecidos por el Instituto Ecuatoriano de Normalización, Ministerio de Industrias y Competitividad, Ministerio del sector del transporte y la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 4) Las operadoras que se dediquen a la venta de partes o piezas de vehículos, y que no dispongan del certificado de homologación;
- 5) No acatar las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales vigentes o las que norme la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 6) Proveer a la Comisión Nacional o a las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, información inexacta o incompleta sobre aspectos de los títulos habilitantes, frecuencias y rutas;
- 7) La falta de pago de derechos y contribuciones, en los plazos estipulados;
- 8) No proveer información solicitada por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que sea necesaria

para que este Organismo pueda ejercer sus funciones, de planificar, evaluar, regular las actividades de transporte;

- 9) No proporcionar a los usuarios los términos y condiciones de prestación del servicio establecido por la operadora en los documentos que suscriba con la Comisión Nacional o la Comisión Provincial correspondiente, títulos habilitantes, contratos, permisos de operación, las frecuencias y rutas;
- 10) No llevar contabilidad de costos separada de los servicios que presta la operadora;
- 11) Las operadoras, que no cumplan con las normas de protección ambiental y de contaminación de ruido estipuladas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Comisiones Provinciales y demás organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Art. 81.- Infracciones de Segunda Clase. - Constituyen infracciones de transporte de segunda clase, que serán sancionadas con multa de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

- 1) Reincidir en el período de un año, de una misma infracción de primera clase;
- 2) Incumplir las disposiciones legales y contractuales, referentes a los contratos, autorizaciones y permisos de operación, salvo casos de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 3) El uso de contratos de adhesión no aprobados ni inscritos en la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- 4) Realizar la conexión de rutas en términos o condiciones distintas a las establecidas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y/o Comisión Provincial del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 5) Cobrar por la prestación de servicios de los operadores, tarifas superiores a las reguladas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o a las establecidas en los contratos de operación;
- 6) Incumplir las condiciones establecidas en los planes operacionales;
- 7) El acuerdo entre varios operadores que tenga como objeto el restringir o distorsionar la competencia, influir arbitrariamente en los precios, el reparto total o parcial de rutas y frecuencias, o la concertación en procesos competitivos que se lleven a cabo de conformidad con esta Ley; sin perjuicio de las acciones legales que por competencia desleal se puedan iniciar;
- 8) Los acuerdos entre operadores, que tengan por objeto impedir o limitar el uso de determinados vehículos que no estén descritos en el Reglamento y para este tipo de transporte;
- 9) Efectuar publicidad ofreciendo servicios de transporte y carga distintos a los autorizados o permitidos;
- 10) La utilización de frecuencias sin contar con los permisos, evaluaciones técnicas y certificaciones autorizadas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

11). Impedir u obstaculizar la supervisión, control y evaluación en los operadores por parte de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de conformidad con la Ley;

12) El cobro de servicios no utilizados por el usuario (Págs. 24-25)

Art. 82.- Infracciones de Tercera Clase. - Constituyen infracciones de transporte de tercera clase, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general las siguientes:

- 1) Reincidir en el período de un año, en la comisión de una misma infracción de segunda clase;
- 2) La prestación de servicios que no correspondan al objeto del contrato de operación, autorización, permiso o licencias, frecuencias o rutas que no se les haya asignado conforme a la Ley;
- 3) Las operadoras o los propietarios de los vehículos de transporte terrestre que incumplan la obligación de afiliar al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) a los conductores y oficiales que laboran en sus unidades, sin perjuicio de las demás acciones legales a que hubiere lugar;
- 4) Las Cooperativas de Transporte Público que no mantengan una caja común para los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades de transporte para las cuales estén autorizados;
- 5) Los que realizaren operaciones clandestinas de servicios y transportación, en cualquiera de sus modalidades;

- 6) Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto de garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales;
- 7) Interrumpir o suspender, sin causa justificada, la prestación de servicios de operadores. (Pág. 25)

2.3.6 De la aplicación de las sanciones

La Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2014), Manifiesta:

Art. 83.- Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este capítulo, serán impuestas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La Comisión Nacional de Tránsito podrá intervenir a una operadora, revocar el contrato, permiso o autorización de operación, de acuerdo a la gravedad de la falta y el interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido en el Reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso establecidas en la Constitución Política de la República.

Art. 84.- La sanción será aplicada mediante resolución motivada y contendrá la referencia expresa a las disposiciones legales y reglamentarias aplicadas y a la documentación y actuaciones que las fundamenten; decidirán sobre todas las cuestiones planteadas en la notificación y su contestación y en las alegaciones pertinentes de los interesados; esta resolución será notificada en debida forma a quien cometa la infracción corresponda A quien se le atribuya la comisión de una infracción, para contestarla tendrá el término de ocho días, contados a partir del día hábil siguiente al de la notificación respectiva, dentro de este término, presentará las pruebas de descargo que considere necesarias. Se admitirán los medios de prueba establecidos en la ley común. La Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y

Seguridad Vial en el término de quince días emitirá la resolución que corresponda desde el vencimiento del término para contestar, haya o no recibido la contestación.

Art. 85.- De la apelación. - Las resoluciones que dicte el Director Ejecutivo, podrán ser apeladas en segunda instancia al Consejo Directivo (Págs. 25-27).

2.4 Estructura organizativa

2.4.1 Misión

(Chiavenato, 2008) “la misión de la organización establece la vocación de la empresa para enfrentar unos retos determinados y relaciona al aspecto racional de la actividad de la organización con el aspecto emocional o moral de la actuación de la misma”. Pág. 39 Sin duda alguna la misión es la razón de ser de la empresa, esto justifica la razón por la cual la empresa existe en el mercado. La misión además depende de la actividad a la que se dedique, a las necesidades que existan dentro de la población y de la situación actual del mercado.

2.4.2 Visión

(Chiavenato, 2010) “Define lo que la organización quiere lograr en el futuro, es lo que aspira a ser. El propósito de la visión es guiar, controlar y alentar a la organización en su conjunto para alcanzar el estado deseable de la organización”.

La visión es cumplir las metas en un periodo determinado de tiempo, mirar hacia el futuro con el propósito de mejorar la empresa con ideas innovadoras que permitan satisfacer de una mejor manera las necesidades de los consumidores y por ende mejorar la rentabilidad de la empresa.

2.4.3 Principios y valores

En su libro Planeación Estratégica, Idalberto establece que “Los principios son el conjunto de valores, creencias, normas, que orientan y regulan la vida de la organización. Son el soporte de la visión, la misión, la estrategia y los objetivos estratégicos. Estos principios se manifiestan y se hacen realidad en nuestra cultura, en nuestra forma de ser, pensar y conducirnos” (CHIAVENATO, Pág. 70).

Los principios y valores son aquellos que caracterizan a una empresa o a una persona, en el caso de las empresas por medio de estos se suele crear una imagen que luego es proyectada hacia los clientes; lo cual beneficiara de manera efectiva, porque si la empresa crea una imagen positiva, a la ciudadanía obviamente se le reflejara positivismo.

2.4.4 Políticas

Las políticas dentro de una empresa son guías que permite el cumplimiento de los objetivos planteados dentro de la empresa, además permite tomar decisiones acerca de problemas que se generan dentro de ella.

2.4.5 Organigrama estructural

Un organigrama estructural es una imagen de la estructura jerárquica de la empresa, en ella se puede identificar con claridad las áreas, departamento y unidades administrativas y de servicios que conforman una organización.

2.5 IMPACTOS

2.5.1 Impacto económico

El autor Miguel Posso (2011), describe que:

El impacto económico hacer referencia a la manera en que se gasten o se generen recursos económicos con el desarrollo de un proyecto de inversión, es decir en el caso de ingresos será por la venta o

comercialización de un bien o servicio que haya sido posicionada de manera potencial en el mercado, y en el caso de gastos obviamente si se generan por la actividad a la que se dedique la empresa, ya sea de una manera minoritaria o extrema en el caso de las mega empresas. (Pág. 240)

2.5.2 Impacto social

Posso (2011), establece que:

El impacto social se refiere al cambio efectuado en la sociedad debido al producto de las investigaciones”. “... los resultados finales (impactos) son resultados al nivel de propósito o fin del programa. Implican un mejoramiento significativo y, en algunos casos, perdurable o sustentable en el tiempo, en alguna de las condiciones o características de la población objetivo y que se plantearon como esenciales en la definición del problema que dio origen al programa. Un resultado final suele expresarse como un beneficio a mediano y largo plazo obtenido por la población atendida” (Pág. 238).

El impacto social hace referencia al cambio que se da en la población con la implementación de un proyecto, este cambio puede ser positivo o negativo, el positivo se diría en que beneficio este proyecto y a quienes, y por el lado negativo que parte de la población fue afectada, ya sea económica o físicamente.

2.5.3 Impacto ambiental.

Además, Posso (2011), menciona que:

Los avances tecnológicos provocan reacciones muchas veces totalmente disímiles, desde quienes plantean un crecimiento sin límites que permitiría a todos nadar en la abundancia, o los que sin ser exageradamente optimistas confían en un futuro promisorio, y un futuro sin perspectivas debido entre otras cosas a la degradación del medio ambiente y al agotamiento de los recursos no renovables. (Pág. 244).

CAPÍTULO III

3. ESTUDIO DE MERCADO

3.1 Presentación

El estudio de mercado puede demostrar un conjunto de faces que son necesarias a tener en cuenta para poder intervenir en el proyecto, teniendo buenas bases en el conocimiento del lugar en donde desarrollan sus actividades los socios de la Compañía, se contribuirá de manera positiva para que los socios no pierdan esfuerzos ni recursos.

Tomando como referencia lo antes expuesto, es preciso indicar la necesidad de realizar un estudio de factibilidad, que permita determinar si la creación de la caja común dentro de la compañía de Transporte Urbamingueros S.A. sea aceptada por parte de los socios y saber cuál es la disponibilidad económica que poseen cada uno de ellos para aplicar este sistema de recaudación.

El presente estudio de mercado pretende conocer el nivel de aceptación que tiene la caja común en la compañía de Transporte Urbamingueros S.A, utilizando un proceso de recopilación y análisis de datos relevantes mediante los cuales se sabrá determinar si la aplicación de la caja común es factible dentro de la compañía.

El estudio de mercado será aplicado directamente a los accionistas de la compañía de transporte Urbamingueros, y en casos que sean necesarios se hará una recopilación de información a los diferentes usuarios que posee la entidad.

3.2 Finalidad del estudio de mercado

El estudio de mercado realizado tiene la finalidad de determinar la oferta y demanda de la caja común bajo los siguientes aspectos: por la parte de la oferta determinar qué nivel de ingresos posee la compañía a través del ahorro que se haga diariamente aplicando la caja común, por su parte, la demanda se lograra determinando, verificando cual es el destino de estos ahorros, es decir el dinero que se genera diariamente en que esta será invertida.

Todos estos aspectos serán realizados a través del levantamiento de encuestas, y una vez tabuladas servirán para poder determinar si el funcionamiento de la caja común entrara en vigencia.

El presente estudio de mercado tiene como finalidad primordial recabar y analizar la información recopilada por medio de una investigación de campo, la cual, mediante herramientas como la encuesta, trata de determinar el grado de aceptación de los servicios en el mercado potencial, y así determinar si es o no factible la creación de una caja común en la compañía Urbamingueros S.A.

En la actualidad el crecimiento empresarial ha sido bastante notorio, por posicionarse en el mercado, es por ello que el desarrollo de este capítulo es de gran importancia, debido a que en el constan las estrategias que deben utilizarse.

Considerando que, el estudio es en el cantón de San Gabriel, y los usuarios de transporte pertenecen a esta zona, fue analizada por medio de varias herramientas para conocer sus necesidades, que se adquiere a diario, como es el de transporte urbano y así también poder determinar las condiciones de la calidad de servicio, lo que permitirá determinar la oferta y la demanda potencial, para determinar si es o no viable la caja común.



Fuente: Investigación propia
Elaborado por: Victoria López

3.3 Objetivos de estudio de mercado

3.3.1 Objetivo General

Realizar un estudio de mercado que permita identificar la importancia que tendrá la caja común dentro de la Compañía de Transporte Urbano “Urbamingueros S.A.”

3.3.2 Objetivos específicos

- Determinar el nivel de ingresos que posee actualmente cada socio sin la aplicación de la caja común.
- Identificar las condiciones y las rutas por las cuales presta sus servicios la Compañía Urbamingueros S.A. y le genera mejor ingreso económico a cada socio
- Determinar la oferta de servicios de transporte en la Ciudad de San Gabriel.
- Verificar la demanda de servicios de transporte en la Ciudad de San Gabriel.

3.4 Variables

- Ingresos
- Rutas
- Oferta
- Demanda

3.5 Indicadores

Ingresos

- Aportes diarios
- Compra de implementos
- Ahorro para liquidez
- Pago de obligaciones

Rutas

- Número de rutas
- Preferencia de rutas.
- Condiciones de vías
- Condiciones de vehículos

Oferta

- Número de ofertantes
- Capacidad Instalada
- Oferta de servicios

Demanda

- Población
- Crecimiento poblacional
- Demanda de servicios.

3.6 Matriz de relación diagnóstica

Cuadro 4. Matriz de relación diagnóstica del estudio de mercado.

OBJETIVO	VARIABLE	INDICADORES	INFORMACIÓN	INSTRUMENTOS	SUJETOS
Determinar el nivel de ingresos que posee actualmente cada socio sin la aplicación de la caja común.	Ingresos	Aportes diarios Compra de implementos Ahorro para liquidez Pago de obligaciones	Primaria	Documental	Personal Administrativo Socios
Identificar las condiciones y las rutas por las cuales presta sus servicios la Compañía Urbamingueros S.A. y le genera mejor ingreso económico a cada socio	Rutas	Número de rutas Preferencias de rutas Condiciones de vías Condiciones de vehículos	Primaria Secundaria	Documental Observación directa	Gerente
Determinar la oferta de servicios de transporte en la Ciudad de San Gabriel.	Oferta	Población Crecimiento Poblacional Demanda de servicios	Primaria	Encuesta Observación directa	Gerente Socios
Determinar la demanda de servicios de transporte en la Ciudad de San Gabriel	Demanda	Número de oferentes Capacidad instalada Oferta de servicios	Primaria Secundaria	Encuesta Observación directa	INEC PDOT 2011-2031 Cantón Montufar

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Victoria López

3.7 Mecánica operativa

3.7.1 Identificación de la población

En la actualidad la Compañía Urbamingueros está conformada por 10 socios, cada uno con sus respectivos vehículos, misma que se encuentra ubicada en la calle Montufar, su actual gerente es el Sr. Diego Jiménez y como presidente el Sr. José Hernández.

La población es finita, de acuerdo al presente estudio de investigación, por lo cual la población de estudio son los 10 socios que conforman la compañía.

A continuación, se detalla a los miembros que conforman la compañía con sus respectivos cargos:

Cuadro 5. Lista de socios.

Nº	NOMBRES	APELLIDOS	CARGO
1	Henry	Aldás	Socio
2	Antonio	Chávez	Consejo de vigilancia
3	Marco	Gaón	Socio
4	José	Hernández	Presidente
5	Mayra	Tatés	Socia
6	Victoria	López	Socia
7	Patricio Fernando	Montenegro López	Consejo de administración
8	Wilson Fernando	Montenegro Vaca	Socio
9	Santiago Mauricio	Valladares Rojas	Socio
10	Juan	Moreno	Socio

Fuente: Documentos compañía

Elaborado por: Victoria López

3.7.2 Tamaño de la muestra

El tamaño de muestra es de 10 socios, valor que fue obtenido mediante la observación directa. Por lo cual no se puede realizar la formula respectiva.

3.7.3 Los instrumentos de la investigación

El instrumento utilizado en la presente investigación fue el levantamiento de encuestas a los 10 socios que conforman la compañía de transporte, es un instrumento que sirve de

gran ayuda para poder conocer las expectativas y necesidades que tienen las personas acerca un tema determinado.

Y adicionalmente se hizo la observación directa a las rutas que posee la compañía, para poder determinar el área y las condiciones en las cuales prestan sus servicios las unidades de transporte.

3.8 Análisis de la investigación

Con el objetivo de determinar el nivel de ingresos que perciben los socios y además identificar cual es el destino de estos recursos, se aplicó una encuesta al antes mencionado grupo de socios, arrojando los siguientes resultados.

2.8.1 Tabulación de las encuestas a socios

1. ¿Qué calificación les daría a las rutas que actualmente posee la compañía?

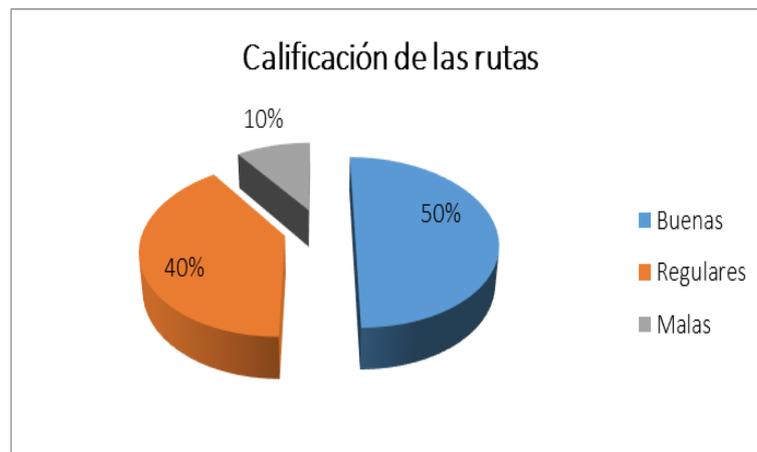
Tabla 11. Calificación de las rutas

OPCIONES	FRECUENCIA
Buenas	5
Regulares	4
Malas	1
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 11. Calificación de las rutas.



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS

La calidad de las vías en la realización del servicio de transporte público influye fuertemente en los gastos que se tienen que realizar los propietarios de las unidades de transporte, en las respuestas se puede observar que en un 50% de los socios manifiestan que las rutas que posee la compañía son buenas, un 40% considera que son regulares y un 10% considera que con malas. menos de la mitad dicen que son en un estado regular y un diez por ciento señala que son malas.

2. ¿Indique cuál de las dos rutas que atiende la compañía es de su preferencia?

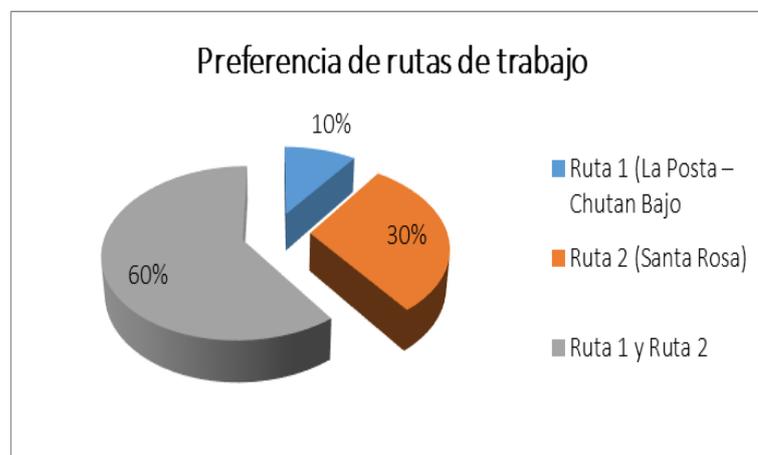
Tabla 12. Preferencias de rutas de trabajo

OPCIONES	FRECUENCIA
Ruta 1 (La Posta – Chutan Bajo)	1
Ruta 2 (Santa Rosa)	3
Ruta 1 y Ruta 2	6
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 12. Preferencia de rutas de trabajo



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Como se puede observar la preferencia de rutas por parte de los socios va en un porcentaje mayoritario, es decir 60% de los socios prefieren realizar ambas rutas de transporte, es decir La Posta y Santa Rosa; en un 30% porcentaje manifiestan su preferencia por la ruta de Santa Rosa y en un 10% porcentaje expone su preferencia por La Posta Chutan Bajo.

3. ¿Cómo considera el estado de las vías por las cuales usted desempeña sus labores?

Tabla 13. Estado de las vías

OPCIONES	FRECUENCIA
Buenas	0
Regulares	7
Malas	3
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 13. Estado de las vías.



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Gráficamente se puede observar que un 70% de los socios considera que las vías por donde circulan y prestan su servicio las unidades de transporte están en un estado regular, y en un 30% dijo que son malas las vías para prestar el servicio de transporte urbano y que tienen problemas frecuentemente con desperfectos en las unidades.

4. ¿Cuál es la frecuencia con la que hace mantenimiento de su vehículo?

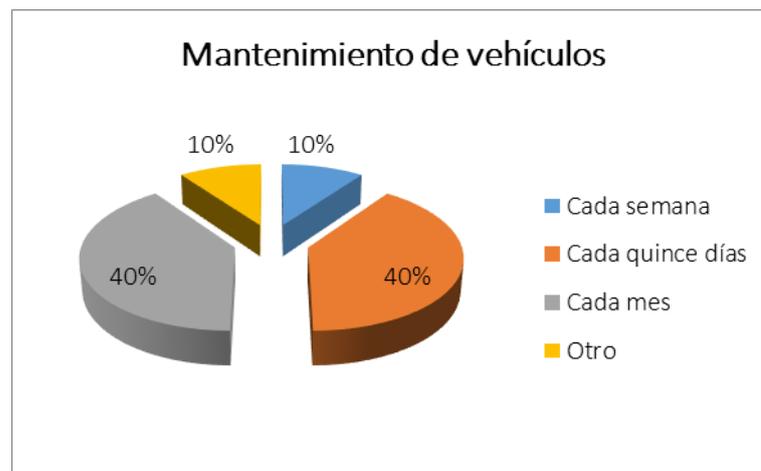
Tabla 14. Mantenimiento de vehículos

OPCIONES	FRECUENCIA
Cada semana	1
Cada quince días	4
Cada mes	4
Otro	1
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 14. Mantenimiento del vehículo



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Como se puede detallar en el gráfico los socios mantienen una rutina para dar el respectivo mantenimiento a los vehículos, es así que en un 40% lo hacen cada quince días, de igual manera hay quienes lo hacen cada mes, y un 10% mínimo lo realizan cada semana o cuando la situación lo amerite.

5. ¿Considera suficiente el dinero que destina al mantenimiento de su vehículo?

Tabla 15. Dinero destinado a mantenimiento

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	1
No	9
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 15. Dinero destinado a mantenimiento



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Es ineludible apreciar en el gráfico que en un 90% los socios manifestaron que el dinero que les genera con la prestación del servicio urbano, no es suficiente para realizar el respectivo mantenimiento de sus vehículos ya que no todo va a ese rubro, y en un mínimo porcentaje manifestaron que si les alcanza para darles mantenimiento a sus vehículos.

6. ¿Cuál de las rutas de la compañía le genera mayores ingresos económicos?

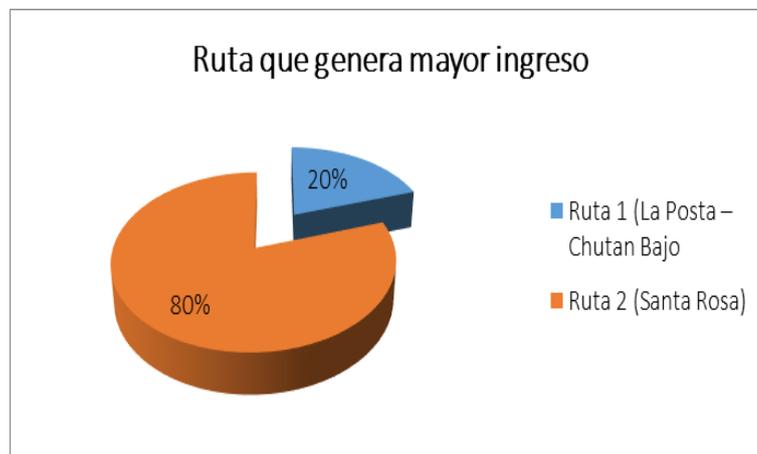
Tabla 16. Ruta que genera mayores ingresos

OPCIONES	FRECUENCIA
Ruta 1 (La Posta – Chutan Bajo)	3
Ruta 2 (Santa Rosa)	7
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 16. Ruta que genera mayor ingreso



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Sin duda alguna la mejor ruta que los socios les genera mejores ingresos económicos en la de Santa Rosa, cabe señalar que por ese sector es la única compañía de transporte que presta sus servicios hacia la colectividad, por ende, obvio va a tener un ingreso económico elevado

7. ¿Cuál es el uso que le da al dinero que obtiene diariamente en las rutas?

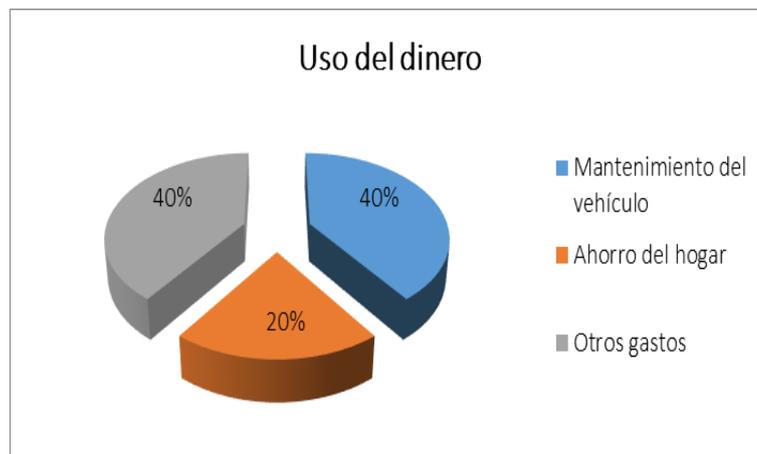
Tabla 17. Uso del dinero

OPCIONES	FRECUENCIA
Mantenimiento del vehículo	4
Ahorro del hogar	2
Otros gastos	4
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 17. Uso del dinero.



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Gráficamente se puede observar que el dinero que durante todo el día logran recaudar los socios el 40% lo destinan al mantenimiento de los vehículos y en otros gastos, mientras que en un 20% lo hacen como ahorro en cada uno de los hogares.

8. ¿Estaría de acuerdo en depositar el dinero que genera diariamente en la caja común?

Tabla 18. Depósito en caja común

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	6
No	4
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 18. Depósito en la caja común.



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

El gráfico detalla que en gran porcentaje los socios están de acuerdo que se el dinero recaudado diariamente sea depositado en una caja común, mientras que un 40% manifiesta su negatividad.

9. ¿Cuál considera usted que sería un beneficio para los socios el implementar la caja común en la compañía?

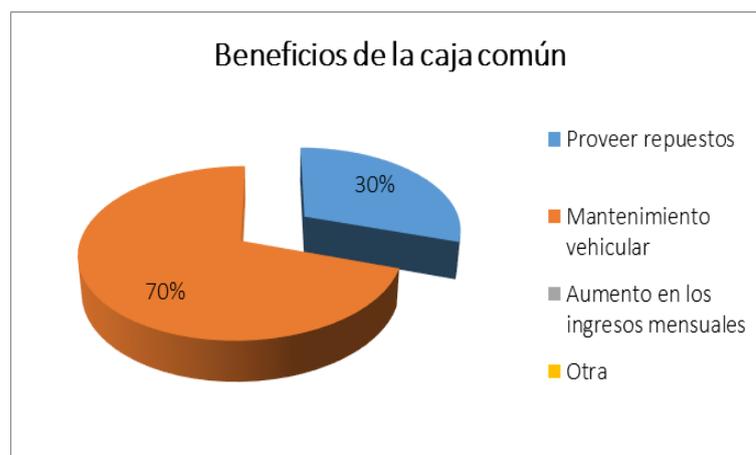
Tabla 19. Beneficios de caja común

OPCIONES	FRECUENCIA
Proveer repuestos	3
Mantenimiento vehicular	7
Aumento en los ingresos mensuales	0
Otra	0
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 19. Beneficios de caja común



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Si bien es cierto uno de los objetivos de la caja común es crear ayuda para los socios, un porcentaje de ellos manifestaron que implementándose la caja común la ayuda que recibirán es el mantenimiento vehicular ya que es esencial que las unidades estén en óptimo estado, por su lado el 30% de socios supieron responder que la ayuda que recibirán es con la provisión de repuestos.

10. ¿Ud. cree que aplicando la caja común la compañía creará mecanismos que ayuden a los socios y sus vehículos?

Tabla 20. Mecanismos de ayuda

OPCIONES	FRECUENCIA
Si	7
No	3
Total	10

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

GRÁFICO 20. Mecanismos de ayuda



Fuente: Encuesta

Elaborado por: Victoria López

ANÁLISIS:

Sin duda alguna la mayoría de socios desean que la caja común se aplique dentro de la compañía, por ende, ellos manifestaron que al momento de crear la caja común la compañía cree mecanismos que sean de ayuda y beneficio para ellos como para las unidades de transporte, y en un 30% manifestaron que con la creación de este nuevo método de recaudación la compañía no hará nada por brindar ayuda.

3.8.3 Conclusiones de las encuestas

Si bien es cierto que en la encuesta se buscaba determinar hacia donde van destinados los recursos que genera diariamente cada socio, es por esta razón que tomando en cuenta lo que cada uno de ellos manifestó, específicamente en la pregunta número siete, dio como resultado lo siguiente:

- El 40% de los socios destinan el dinero para el mantenimiento de los vehículos los cuales prestan el servicio de transporte urbano.
- El 20% de los socios destina el dinero para ahorro en el hogar de cada uno y
- El 40% supo manifestar que lo destina para otros gastos que se les presente en su vida cotidiana.

Para tener una mejor idea y saber el nivel de ingresos y el destino de estos, las preguntas fueron en su totalidad cerradas.

Finalmente se puede concluir que la mayor parte de socios, específicamente el 70% están de acuerdo que la aplicación de la caja común les traerá beneficios tanto económicos como en la administración de la compañía, con esto se busca asegurar que se cumpla las leyes de tránsito vigentes y se vele por la continuidad de Urbamingueros en el futuro.

3.8.4 Observación directa a la Compañía de Transporte Urbamingueros

Con el objetivo de conocer más a fondo las oficinas y las rutas de trabajo de la compañía se realizó una visita y un recorrido por las diferentes rutas que posee la compañía.

3.8.4.1 Oficina

Literalmente las oficinas como cualquier otra están equipadas con todo lo necesario que ayude para trabajar en óptimas condiciones, y así poder brindar el mejor servicio a la ciudadanía.

3.8.4.2 Rutas

Con el fin de determinar cuál es el área en la que las unidades de transporte de la compañía prestan sus servicios e hizo un recorrido por las diferentes rutas que posee.

Ruta # 1 José B Auz – Santa Rosa.

La presente ruta empieza desde la calle José B Auz, marcando el tiempo en una tarjeta que es otorgada por el despachador el Sr. Pablo Guevara, luego toma la carrera Montufar, baja y gira a la derecha por la calle Manuel M Carrera, luego hace un giro por la Carrera Rocafuerte, hasta salir a la calle Colón, misma que lleva al parque central de la ciudad, espera un tiempo estimado de cuatro minutos para luego coger la carrera Los Andes, en donde marca de nuevo el tiempo en la antes mencionada tarjeta, una vez que sale con el tiempo toma la calle Mejía; la cual lleva al terminal terrestre de la ciudad y que conduce para tomar la calle 27 de Septiembre, luego nuevamente hace un giro a la derecha para tomar la calle Olmedo, nuevamente la calle Colón y por último la calle Nicanor Gavilanes, cabe señalar que todas estas calles son la que toman las unidades para la salida, a continuación las calles por las cuales hacen el regreso.

El retorno lo hace por la calle Nicanor Gavilanes, luego pasa por la calle Manuel J. Bastidas, hasta llegar a la calle Julio R. Vaca, la cual permite la entrada a la calle Alfonso Bastidas, luego cruza por la calle Humberto Navarrete, la calle Reinaldo de la Bastida, hasta salir a la panamericana. La cual permite tomar la calle los Ceibos, luego tomar a la derecha la calle Las Orquídeas, calle Los Rosales, luego pasa por la calle Dr. Bolívar Guevara, hasta salir a la calle 27 de Septiembre, la cual conduce nuevamente a la carrera Los Andes, calle Pichincha, toma la Carrera Bolívar, hasta llegar a la calle José B Auz, la misma de donde se hace la salida.

La distancia entre origen y destino es:

Cuadro 6. Rutas en las que opera Urbamingueros

RUTA URBANA	LONGITUD KM
Barrio Santa Clara	8.1 Km
Barrio Santa Rosa	

Fuente: Documentos Compañía

Elaborado por: Victoria López

El tipo de recorrido es de circuito cerrado, el tiempo estimado de viaje es de 40 minutos. Las características de las vías, las mismas que permite que el tiempo estimado de viaje se cumpla están en las siguientes características:

Cuadro 7. Condiciones de las vías en las rutas

CAPA DE RODADURA	TOPOGRAFÍA DEL TERRENO	TIPO DE CARRETERA
Adoquinado-	Irregular	Primero – Segundo orden
Empedrada		

Fuente: Documentos Compañía
Elaborado por: Victoria López

3.9 Análisis de la investigación

Los barrios que demandan de esta ruta son los siguientes:

Cuadro 8. Barrios Beneficiarios del servicio

BARRIO	NUMERO DE FAMILIAS	PROYECCIÓN DEL NUMERO DE HABITANTES
27 SEPTIEMBRE	265	1060
SANTA ROSA	206	824
SAN ANDRÉS	113	452
JARDÍN DEL NORTE	169	676
SAN ANTONIO	237	948
SAN PEDRO	128	512
SAN VICENTE	134	536
SANTA CLARA	601	2404

Fuente: Documentos Compañía
Elaborado por: Victoria López

Ruta # 2 Entrada a Chutan Bajo- Sub Estación Eléctrica

La presente ruta hace su salida desde Chutan, coge la calle Reinaldo Yépez, hasta llegar a la carrera Montufar, toma la calle Colón, luego gira a la derecha y coge la carrera Los Andes, lo se desvía por la calle Indujel, la cual conduce a la Av. Atahualpa, saliendo ésta a la Panamericana, para tomar la Av. José Julián Andrade, hasta llegar a la Sub Estación Eléctrica.

La ruta de retorno es por las siguientes calles:

De la Sub Estación Eléctrica toma la Av. José Julián Andrade hasta salir nuevamente a la Panamericana, luego se dirige a la calle Indujel, se desvía por la calle Rio Cofanes, Rio Apaqui, sale a la calle Julio Andrade, y nuevamente sale a la Carrera Los Andes, calle Sucre, toma la carrera Bolívar, hace una antepenúltima parada en la calle José B Auz, carrera Montufar, calle Reinaldo Yépez y por ultimo llega a la parada ultima de Chutan, lugar de donde hace su salida.

La distancia entre origen y destino es:

Cuadro 9. Distancia de recorrido por ruta.

RUTA URBANA	LONGITUD KM
Barrio Santa Clara	8 km
Comunidad de Chutan Bajo	6 km

Fuente: Documentos Compañía

Elaborado por: Victoria López

El tipo de recorrido es de circuito cerrado, y el tiempo estimado del viaje es de 40 minutos y la frecuencia es cada cinco minutos, las características de las vías para que las unidades de transporte puedan brindar su servicio.

3.10 Análisis de la demanda de servicios

En esta ruta únicamente se señala quienes serán los beneficiados en total

Cuadro 10. Beneficiarios del Servicio.

N°	BENEFICIADOS
1	Colegio José Julián Andrade
2	Col Mario Oña Perdomo
3	Sindicato de Choferes
4	Escuela Pio XII
5	Cooperativa San Gabriel
6	Banco Pichincha
7	Cooperativa Pablo Muñoz Vega
8	Banco Nacional de fomento

Fuente: Documentos Compañía

Elaborado por: Victoria López

Sin duda alguna como en la encuesta se había manifestado la mejor de las rutas que posee la compañía es la de Santa Rosa ya que es la única operadora que presta sus servicios por el sector, por ende el ingreso económico es mejor, lo contrario a la ruta de La Posta Chutan Bajo, aquí si existe la competencia, hablamos de la compañía de transporte urbano Transmontúfar, la cual recorre las mismas calles de la compañía Urbamingueros, a excepción de la calle Los Andes, ellos lo hacen por toda la calle Bolívar.

3.11 Identificación del producto

La finalidad del presente estudio es crear la caja común, dentro de la compañía de transporte urbano Urbamingueros; con el único propósito de mejorar el manejo de recursos que se generan dentro de la misma. Cabe mencionar que la implementación de caja común es una ley que el gobierno ha impuesto para que todas las cooperativas y compañías de transporte implementen dentro de cada institución, con los fines mencionados anteriormente.

3.11.1 Caja Común

La caja común si bien es cierto ya está implementada en algunas ciudades del país, entre ellas Cuenca, Quito e Ibarra. Cada una de ellas con sus diferentes experiencias en la aplicación, un ejemplo es la implementada en una compañía de transporte Orozcotola,

del Cantón Antonio Ante, Provincia de Imbabura, la única compañía del norte del país, misma que invirtió cerca de 16000 mil dólares para poder llevar a cabo el buen funcionamiento de este método de recaudación, si bien es cierto la implementación de este modelo tiene su costo, dependiendo del diseño que cada compañía desee implementar.

3.11.2 Características de la caja común

Características Principales

- Propone el manejo íntegro de los recursos económicos de las cooperativas y compañías de transporte.
- Repartición equitativa del dinero generado dentro de la compañía.
- Evitar correteos por parte de las unidades de transporte
- Trabajo armónico entre los conductores
- Cumplimiento de rutas y frecuencias en el tiempo oportuno
- Satisfacer las necesidades de la ciudadanía.

3.12 Mercado Meta

Con la finalidad de cubrir los costos que se generen al crear la caja común, se plantea en este proyecto un mercado meta segmentado y dirigido principalmente a los socios de la compañía de transporte urbano Urbamingueros de la Ciudad de San Gabriel, Cantón. Montufar, Provincia del Carchi, los cuales por sus condiciones económicas y de poder adquisitivo se encuentran en la mayor posibilidad para poder implementar un modelo como lo es el de la caja común.

Cuadro 11. Mercado meta.

AÑO	RUTA	POBLACIÓN	DIARIO	INGRESOS	
				SEMANA	MES
2016	LA	SOCIOS	40	280	1120
	POSTA				
	SANTA ROSA	SOCIOS	60	420	1680

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: Victoria López

Cabe indicar que los valores tomados son un valor estimado de lo que los socios en general perciben diariamente en cada ruta.

3.13 Análisis y Proyección de la Oferta

3.13.1 Análisis de la Oferta de Servicios de Transporte

Como se viene mencionando anteriormente, en la ciudad de San Gabriel existen dos compañías de transporte, la compañía Urbamingueros y Transmontúfar, esta última es la que se convierte en la competencia directa para la compañía.

Actualmente las dos compañías no mantienen acuerdos laborales, ya que cada una de ellas se disputan por la acogida de los usuarios, planteándose estrategias que son conservadas internamente para poder ponerlas a flote, y así ganar más pasajeros, y por ende tener mejores ingresos económicos.

Por su parte la compañía Urbamingueros, como objeto de estudio, dio a conocer cuáles son sus estrategias de trabajo, entre ellas tenemos:

- Llegar a tiempo a las paradas
- Cumplir con toda la frecuencia
- Todas las unidades de transporte laboran durante la semana sin descanso

Para la determinación de la oferta de número de servicios de transporte en la ciudad de San Gabriel se plantea contabilizar las unidades que posee cada una de las empresas de transporte urbano en dicha ciudad, para ello se elaboró el siguiente cuadro que detalla las plazas de servicios de transporte diarios.

Tabla 21. Oferta de plazas de servicio de transporte

EMPRESA	No. UNIDADES	ASIENTOS / UNIDAD	No. SERVICIOS	No. VUELTAS / DÍA	TOTAL OFERTA
Urbamingueros	10	30	300	20	6000
Transmontúfar	11	30	330	20	6600
TOTAL OFERTA DE SERVICIOS DIARIOS					12600

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

Como se ve en la tabla anterior, existe una oferta de 12600 servicios de transporte al día, dividiéndose en 6000 servicios para la compañía Urbamiengueros S.A. y de 6600 servicios para la compañía Transmontúfar, las dos empresas están operando en los corredores de la ciudad de San Gabriel y se distribuyen las rutas para con ejercer presión directa sobre cada una de las compañías.

3.13.2 Proyección de la Oferta

Al proyectar la oferta diaria disponible por cada una de las compañías de transporte urbano se puede obtener el número de servicios mensuales y anuales que se ofertan en la ciudad de San Gabriel para el transporte urbano. Las proyecciones se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 22. Proyecciones de la oferta

EMPRESA	No. Servicios diarios	No. Servicios Mensuales	No. Servicios Anuales
Urbamingueros	6000	168000	2016000
Transmontúfar	6600	184800	2217600
TOTAL OFERTA	12600	352800	4233600

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

De esta forma si se proyecta la oferta para los cinco años posteriores de análisis de este estudio de factibilidad, tomando en cuenta con el incremento de una unidad de transporte por cada año se tendrá la siguiente tabla de proyección de la oferta:

Tabla 23. Proyecciones anuales de la oferta

EMPRESA	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
Urbamingueros	2016000	2217600	2419200	2620800	2822400
Transmontúfar	2217600	2419200	2620800	2822400	3024000
TOTAL OFERTA	4233600	4636800	5040000	5443200	5846400

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Cabe destacar que las proyecciones del crecimiento de servicios en la ciudad de San Gabriel están relacionadas con el crecimiento de la población en la ciudad, sobre todo se

ha tomado como referencia a las personas económicamente activas que son las que van a utilizar mayormente el servicio de transporte público.

3.14 Análisis y Proyección de la Demanda

3.14.1 Análisis de la Demanda

La ciudad de San Gabriel según datos de las proyecciones del INEC para el 2016 está compuesta por 23085 personas, de las cuales el 48.51% son hombres y el 51.49% son mujeres, de acuerdo a la tabla siguiente:

Tabla 24. Población del Cantón Montúfar.

Parroquia	Hombre	Porcentaje	Mujer	Porcentaje	TOTAL
San Gabriel	11199	48.51%	11886	51.49%	23085
Chitan de Navarretes	342	50.65%	334	49.35%	676
Cristóbal Colón	1586	49.24%	1635	50.76%	3221
Fernández Salvador	726	51.72%	677	48.28%	1403
La Paz	1822	48.51%	1934	51.49%	3756
Piartal	641	51.40%	606	48.60%	1247
TOTAL MONTÚFAR	16316	48.87%	17072	51.13%	33388

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010, Sistema Nacional de Información

Elaborado por: Victoria López

Se puede constatar que la ciudad de San Gabriel representa el 69.14% de la población del cantón Montúfar, de los cuales el 41% (según datos del Censo Poblacional y Vivienda 2010), representa a la población económicamente activa.

Tabla 25. Proyecciones de la población de la provincia del Carchi

Nombre de cantón	2017	2018	2019	2020	2021
TULCAN	98,868	100,057	101,234	102,395	103,598
BOLIVAR	15,420	15,460	15,496	15,528	15,564
ESPEJO	13,918	13,888	13,855	13,817	13,783
MIRA	12,250	12,159	12,066	11,969	11,876
MONTUFAR	33,611	33,825	34,032	34,229	34,437
SAN PEDRO DE HUACA	8,652	8,747	8,840	8,931	9,025

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010, Sistema Nacional de Información

Elaborado por: Victoria López

La proyección de crecimiento para el cantón Montúfar se encuentran en aumento, de esta forma el cantón representa un 18% de la totalidad de la población de la provincia del Carchi, con ello se puede fundamentar la necesidad que tiene la ciudad de mantener operando las dos líneas de transporte para el beneficio de la comunidad en general.

Al contemplar el crecimiento de la población del cantón Montufar y considerando que la ciudad de San Gabriel representa el 69.14% de la población total del cantón Montúfar (según datos del Censo Poblacional y Vivienda 2010), se puede determinar el crecimiento de la población de San Gabriel como se detalla en el siguiente cuadro.

Tabla 26. Proyección de crecimiento de la población en San Gabriel.

Detalle	2017	2018	2019	2020	2021
Montúfar	33,611	33,825	34,032	34,229	34,438
San Gabriel	23,239	23,387	23,530	23,667	23,811
PEA San Gabriel	9528	9589	9648	9703	9762

Fuente: Investigación Propia.

Elaborado por: Victoria López

Para el estudio de la demanda del número de servicios que va a consumir la ciudad de San Gabriel se estableció como principales usuarios a la Población Económicamente Activa, como se muestra en la tabla anterior.

Tabla 27. Proyección de la demanda de servicios en la ciudad de San Gabriel.

Detalle	2017	2018	2019	2020	2021
PEA San Gabriel	9,528	9,588	9,647	9,703	9,762
Proyección de servicios	5,030,868	5,062,899	5,093,883	5,123,369	5,154,580

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Una vez obtenida la proyección de la PEA de la ciudad de San Gabriel, se procedió a calcular el número de servicios que va a requerir dicha PEA. La cuantificación del número de servicios a utilizarse, es el resultado de multiplicar la PEA por dos servicios diarios (uno de ida y otro de regreso), por 22 días al mes que trabajan y cumplen sus actividades curriculares y extracurriculares las personas que conforman la PEA, por los doce meses del año. Obteniendo los resultados de la proyección de servicios que se detalla en la tabla anterior.

3.15 Determinación de la Demanda Insatisfecha.

La determinación de la demanda insatisfecha de servicios de transportación en la ciudad de San Gabriel, en el cantón Montúfar, provincia del Carchi se estableció por la diferencia entre la cantidad de asientos y servicios de transportación que ofrecen las dos compañías de transporte en dicha ciudad y la proyección de servicios requeridos por la población para los años que comprenden entre el 2017 y el 2021.

Tabla 28. Determinación de la demanda insatisfecha.

Detalle	2017	2018	2019	2020	2021
Total Oferta	4233600	4636800	5040000	5443200	5846400
Demanda de servicios	5030868	5062899	5093883	5123369	5154580
DEMANDA INSATISFECHA	797268	426099	53883	-319831	-691820

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Los resultados obtenidos de la determinación de la demanda insatisfecha muestran que existe para la Compañía Urbamingueros S.A, una oportunidad de crecimiento en la oferta de servicios hasta el año 2019, cabe destacar que si se aprovecha esta oportunidad se tendrá una ventaja competitiva que le permita a compañía incluir una unidad más de servicio cada año y tener una ventaja competitiva que le permita crecer en el mercado.

3.16 Determinantes de precios de transporte público.

Para poder determinar el precio de transporte público en la ciudad de San Gabriel, el estudio se va a centrar en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las disposiciones de la Empresa Pública MOVIDELNORT-Agencia Montufar, de acuerdo al artículo 48, las tarifas de los servicios de transporte público son reguladas y fijadas por esta entidad, siendo la tarifa vigente de 30 centavos de dólar (para las personas adultas) y la tarifa especial de 15 centavos preferencial de acuerdo a esta normativa para los adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, niños, niñas y adolescentes así como para los estudiantes de los niveles pre primario, primario y secundario.

Con este enfoque es importante que en la compañía de transporte urbano lleve un control sistémico de los costos operativos y no operativos, con la finalidad de alinearse a los precios referenciales de los servicios de transporte que brindara la empresa a sus usuarios, de forma que se genere márgenes de rentabilidad para la sostenibilidad financiera de la misma.

3.17 Estrategia de servicio.

La compañía de transporte Urbamingueros S.A. ofertará los servicios al sector urbano de la ciudad de San Gabriel, con atención cordial y cumpliendo los requisitos técnicos – operativos que exige la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para ello se establece las siguientes estrategias de servicio:

- Cumplir con las frecuencias de recorridos de acuerdo a lo estipulado en el contrato de operadora de transporte urbano.
- Los horarios serán respetados en forma tácita en relación a los 360 días del año, en horarios de 06h05 a 19h00.
- El servicio de transporte se ajustará a los principios de seguridad, responsabilidad y continuidad.
- Los choferes de las unidades cumplirán con los requisitos de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para lo cual se efectuará una capacitación integral a los conductores para generar condiciones de seguridad y observancia de las leyes de tránsito, circulación vial.
- Efectuar el control y vigilancia de los choferes de las unidades de transporte para dar seguridad a los clientes, garantizando un servicio planificado, regulado, cumpliendo los recorridos y las frecuencias establecidas.
- Supervisar la organización como sistema importante para fortalecer el desarrollo de las frecuencias y horarios para satisfacción de sus clientes, de forma que responda a factores de: comodidad, continuidad, seguridad, calidad con tarifas vigentes.

CAPÍTULO IV

4. ESTUDIO TÉCNICO

4.1 Presentación

El presente estudio técnico busca establecer aspectos básicos y principales para poder crear la caja común dentro de la compañía Urbamingueros de la Ciudad de San Gabriel, Cantón Montufar, Provincia del Carchi, por lo cual se analizó aspectos como: ubicación de la compañía, las rutas que posee, frecuencias que cumple, número de empleados, disponibilidad de unidades de transporte, modalidad de trabajo, número de socios activos, entre otros; es decir todo aquello que tenga relación con el funcionamiento de la compañía y la operatividad del proyecto, con el fin de verificar la factibilidad técnica a partir de un presupuesto de inversión y gastos para su ejecución.

4.2 LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

Con la finalidad de tener en cuenta la ubicación en la que se va a desarrollar el proyecto se ha tomado en cuenta la existencia de servicios básicos, disponibilidad de recursos y aporte personal por parte de los socios con el fin de llevar a cabo una correcta implementación del sistema de gestión de caja común en la Compañía Urbamingueros S.A: de la ciudad de San Gabriel.

4.2.1 Macro Localización

La Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros, se encuentra ubicada en:

País: Ecuador

Provincia: Carchi

Región: Sierra

Cantón: Montufar

Ciudad: San Gabriel



Fuente: Google maps

4.2.2 Micro Localización

Desde una visualización más detallada y menos general, la Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros se encuentra ubicada en:

Ciudad: San Gabriel

Barrio: Santa Clara

Dirección: Calle Reinaldo Yépez y Carrera Montufar



Fuente: Google maps

Se puede observar a la Ciudad de San Gabriel como zona de ubicación de la Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros, misma que servirá como camino para poder llevar a cabo la consecución de los objetivos planteados con respecto a la creación de la caja común dentro de esta.

4.2.3 Factores Determinantes

4.2.3.1 Estado de las vías de acceso

La ciudad de san Gabriel al ser uno de los Cantones de la Provincia del Carchi más poblados, tiene la disponibilidad de brindar carreteras de primer y segundo orden, estas últimas son las que las unidades de transporte de la compañía hacen sus respectivos recorridos para poder servir a la colectividad. Cabe mencionar que en las encuestas realizadas los socios catalogaron a estas vías en un mal estado y haciendo una observación directa se pudo verificar que si es verdad lo que los socios supieron manifestar.

Tanto las vías que conducen a la ruta 1, como a la ruta número 2 en ciertas partes están en mal estado, lo que provoca que las unidades de transporte tengan inconvenientes al momento de conducir los vehículos, ya que existen baches que además de ser incómodos dañan a las unidades; todo esto supo manifestar los socios en una socialización que se mantuvo con ellos, previo al levantamiento de las encuestas.

4.2.3.2 Estado Actual de los Vehículos

El estado actual de las unidades de transporte que posee la compañía, según las revisiones semestrales que realiza la Agencia Nacional de Tránsito, todas están en óptimas condiciones para prestar el servicio de transporte urbano a la ciudadanía de San Gabriel, a pesar que en un 70% las unidades son de año de fabricación 2005, la vida útil para este tipo de servicio es de quince años.

4.2.3.3 Disponibilidad de las Frecuencias

La disponibilidad de las frecuencias que posee la compañía, es calificada de una manera positiva por parte de la ciudadanía, ya que en la ruta Chuta- Estación Eléctrica la frecuencia de los vehículos por esta área es cada 8 minutos, y por la ruta de Santa Rosa es cada 12 minutos, cabe indicar que este tiempo establecido ha sido estudiado por parte de la compañía.

4.2.3.4 Disponibilidad de Trabajadores

En la compañía la mayoría de las unidades son conducidas por los propietarios, es decir los socios de la compañía, cabe señalar que los empleados dependientes de la misma son: el Sr. Pablo Guevara como despachador, esta persona es la encargada de marcar el tiempo de cada unidad en los puestos del reloj establecidos por la compañía. La Sra. Lucía Pilacúan como contadora, obviamente ella es encargada de llevar la contabilidad de la compañía.

4.2.3.5 Infraestructura

Actualmente la compañía tiene su sede social entre las calles Reinaldo Yépez y carrera Montufar, cabe señalar que estas instalaciones son utilizadas bajo un contrato de arrendamiento, por ende, la compañía no tiene la disponibilidad de realizar cambios en el sentido de ampliar su infraestructura.

4.2.4 Determinación de Micro Localización

Una vez analizados todos los aspectos determinantes se distinguen localizaciones dentro de la ciudad que cumplan de manera significativa con los siguientes factores o condiciones determinantes de ubicación:

- Estado de las vías
- Condiciones de los vehículos
- Infraestructura
- Frecuencias
- Controles policiales
- Aceptación por parte de la ciudadanía

4.3 TAMAÑO Y CAPACIDAD DEL PROYECTO

Para establecer el tamaño del proyecto es importante definir las operaciones y la capacidad económica que permita hacer la correcta creación de la caja común dentro de la compañía, misma que permita definir los ingresos que percibirán los socios con la aplicación de este nuevo método de recaudación.

Por lo tanto, existen algunos aspectos que hay que tomar en cuenta para definir el tamaño del proyecto y son:

- Capacidad instalada.
- Disponibilidad de capital
- Aceptación de todos los socios
- Manejo adecuado de los recursos económicos

4.3.1 Capacidad Instalada

La capacidad instalada se sustenta en relación a la demanda potencial (demanda insatisfecha 2016) de transporte público expresado en número de servicios que tiene actualmente la población urbana de la ciudad de San Gabriel.

4.3.2 Capacidad Operativa.

La capacidad operativa de la compañía Urbamingueros S.A., está determinada por el número de unidades de transporte público que posee que en la actualidad son de 10 unidades, con ello se elabora el siguiente cuadro con la disponibilidad de asientos ofrecidos por la empresa.

Tabla 29. Capacidad operativa de Urbamingueros.

No. Unidad	No. Asientos	No. Vueltas /día	Capacidad Instalada
1	30	20	600
2	30	20	600
3	30	20	600
4	30	20	600
5	30	20	600
6	30	20	600
7	30	20	600
8	30	20	600
9	30	20	600
10	30	20	600
Total Capacidad Instalada			6000

Fuente: Investigación Propia

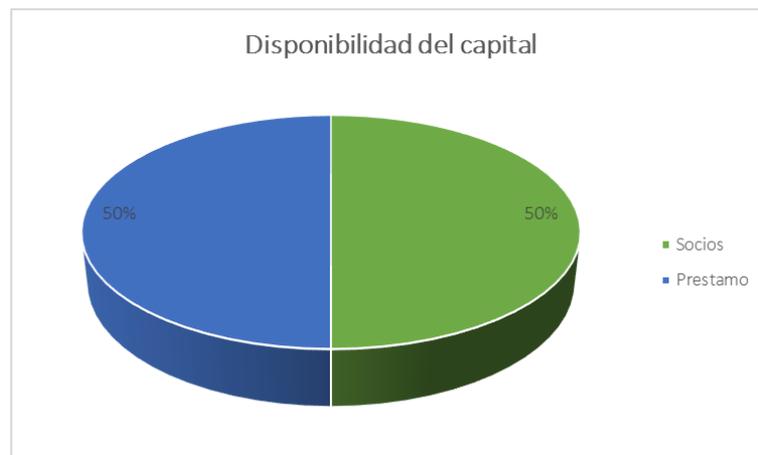
Elaborado por: Victoria López

En conclusión, si se pone en consideración que cada unidad de servicio tiene la capacidad de transportar en cada vuelta a 30 personas y que al día cada unidad de transporte realiza 20 vueltas en la ciudad de San Gabriel, se puede determinar que la capacidad operativa de cada unidad de transporte es de 600 servicios de transporte diarios, al multiplicarlo por las 10 unidades que dispone la compañía se establece que la capacidad instalada que dispone la empresa es de 6000 servicios de transporte diarios aproximadamente.

4.3.3 Disponibilidad de Capital

El capital que se requiere para la puesta en marcha del proyecto será financiado el 50% por los socios y el otro 50% se lo obtendrá a través de la obtención de un préstamo a BanEcuador.

GRÁFICO 21. Disponibilidad de capital



Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

4.4 INGENIERÍA DEL PROYECTO

Tiene la función directa en seleccionar el proceso en la creación de la caja común, las actividades y sub actividades en los diferentes procesos como son: determinación del área de trabajo, implementación de programa, evaluaciones, etc.

4.4.1 Determinación del área de trabajo

Para el presente proyecto el área donde se llevara a cabo la realización de cada actividad, será dentro de cada unidad de transporte, ya que el trabajo consiste en hacer una observación directa, para poder determinar el total de ingresos que perciben los socios en las rutas establecidas, para ello se hace necesario recorrer con cada unidad de transporte para visualizar que cantidad de personas se suben a las unidades, que cantidad son pasaje completo y medio pasaje, determinar las horas pico, además saber cuál es la ruta que más concurrencia de pasajeros hay.

4.5 INVERSIÓN DEL PROYECTO

4.5.1 Inversiones.

Para la aplicación de la caja común que se plantea en el presente proyecto se requiere realizar las inversiones que se detallan a continuación.

4.5.1.1 Inversiones Fijas.

Las inversiones fijas que se requieren para equipar una oficina la ciudad de San Gabriel, la cual se va a arrendar por un valor de USD 250 mensuales; para el equipamiento de la oficina se plantea comprar equipos de computación, equipos de comunicación e internet, muebles y sillas para equipar la oficina; en total se prevé tener una inversión fija de USD 15 859.00, las inversiones se detallan a continuación.

Tabla 30. Inversiones fijas.

DESCRIPCIÓN	CANT.	C/ UNIT.	COSTO TOTAL	AÑOS	Depreciación Anual
Computadoras	4	750	3000	3	1000.00
Teléfono	2	60	120	3	40.00
Router Dlink - Internet	1	95	95	3	31.67
Impresora	1	240	240	3	80.00
Regulamatic	4	69	276	3	92.00
Escritorio	4	120	480	10	48.00
Sillas para escritorio	4	39	156	10	15.60
Sillas para recepción	8	150	1200	10	120.00
Archivadores	4	110	440	10	44.00
TOTAL			6007		1471.27

4.5.1.2 Inversión en vehículos.

Los equipamientos que se van a invertir en los vehículos es en sistemas de conteo de personas para cada una de las unidades de transporte de la compañía, esto con el fin llevar un buen conteo de las personas ingresan y pagan sus pasajes en cada una de las rutas, el costo de los sistemas de conteo y su respectiva instalación ascienden a US\$ 9900.00.

Tabla 31. Inversión en vehículos.

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	COSTO UNIT.	COSTO TOTAL
Sistema contador de personas	10	870.00	8,700.00
Gastos de instalación	10	120.00	1,200.00
TOTAL			9 900.00

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

4.5.1.3 Inversión en Instalaciones Iniciales.

Al iniciar con el sistema de caja común se considera necesario realizar una inversión inicial en las instalaciones de la oficina y los sistemas eléctricos del lugar del parqueadero a utilizar, entre ellas tenemos la instalación de un sistema de alarma

antirrobo por un valor de USD 450, conexiones del sistema eléctrico y de comunicación telefónica al igual que internet por un valor de USD 200, dando un total de USD 650.

Tabla 32. Inversiones en instalaciones iniciales.

Descripción	Costo
Instalación de alarma antirrobo	450.00
Sistemas Eléctricos parqueadero	200.00
TOTAL	650.0

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

4.5.1.4 Inversiones en Equipos de oficina

Los equipos de oficina que se van a adquirir para la implementación de la caja común en la compañía se detalla a continuación:

Tabla 33. Inversión en Equipos de Oficina.

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	COSTO UNIT.	COSTO TOTAL
Equipo de computación	3	750.00	2,250.00
Teléfono inalámbrico	2	60.00	120.00
Router Dlink - Internet	1	95.00	95.00
Maquina impresora	2	240.00	480.00
Regulamatic	3	69.00	207.00
Escritorios de oficina	3	120.00	360.00
Sillas para escritorio	3	39.00	117.00
Sillas para recepción	6	210.00	1,260.00
Muebles archivadores	3	140.00	420.00
TOTAL			5,309.00

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

4.5.2 INVERSIÓN FIJA

En resumen, las inversiones fijas a realizar para iniciar las operaciones son de USD 15 859.00, esto contempla los equipos de oficina, equipos de vehículos a adquirir y los gastos en instalaciones.

Tabla 34. Inversión fija.

DESCRIPCIÓN	VALOR
Equipos de Oficina	\$ 5,309.00
Equipos de vehículos	\$ 9,900.00
Gastos de Instalación	\$ 650.00
TOTAL	\$ 15,859.00

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

4.5.3 CAPITAL DE TRABAJO

El dinero necesario para iniciar el proyecto asciende a USD 23 358.56 aquí está contemplado la inversión en gastos administrativos y operativos compañía que se va a tener que pagar en el primer mes inicial de la operación y un 5% de imprevistos sobre el total de los rubros antes mencionados para cubrir gastos eventuales que no han sido contemplados en el análisis de este proyecto.

Tabla 35. Capital de trabajo.

DESCRIPCIÓN	COSTO
Gastos Administrativos	\$ 3,272.26
Gastos Operativos	\$ 18,878.75
Subtotal	\$ 22,151.01
Imprevistos (5%)	\$ 1,107.55
TOTAL	\$ 23,258.56

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

4.5.4 INVERSIÓN TOTAL

La inversión total que se va a tener para el establecimiento del sistema de caja común es de USD 39 117.56, que se describen a continuación;

Tabla 36. Inversión total.

DESCRIPCIÓN	VALOR
Inversión Fija	\$ 15,859.00
Capital de trabajo	\$ 23,258.56
TOTAL	\$ 39,117.56

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

4.5.5 FINANCIAMIENTO

El financiamiento del total de la inversión se lo va a realizar en un 49% en forma de inversión propia y un 51% a través de un crédito otorgado por el BanEcuador y los montos a solicitarse se detallan a continuación.

Tabla 37. Financiamiento.

DESCRIPCIÓN	PORCENTAJE	VALOR
Inversión Propia	48.9%	\$ 19,117.56
Financiamiento	51.1%	\$ 20,000.00
TOTAL		\$ 39,117.56

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

CAPÍTULO V

5. ESTUDIO FINANCIERO

5.1 Estado de Situación Inicial.

El estado de situación inicial busca determinar la cantidad de dinero en activos, pasivos y patrimonio que posee la empresa al momento de poner en práctica y aplicar el proyecto.

Tabla 38. Estado de situación inicial

COMPañÍA "URBAMIENGUEROS S.A."			
ESTADO DE SITUACIÓN INICIAL			
AL 01/01/2017			
ACTIVO		PASIVO	
ACTIVO CIRCULANTE		PASIVO CIRCULANTE	
Caja / Bancos	\$ 23,258.56	Cuentas x pagar	
Cuentas x cobrar		Préstamos por pagar	\$ 5,919.82
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	\$ 23,258.56	TOTAL PASIVO CIRCULANTE	\$ 5,919.82
OTROS ACTIVOS		PASIVO LARGO PLAZO	
Gastos pagados por anticipado	\$ 650.00	Préstamo Bancario	\$ 14,080.18
TOTAL OTROS ACTIVOS	\$ 650.00	TOTAL PASIVO LARGO PLAZO	\$ 14,080.18
ACTIVO FIJO		TOTAL PASIVOS	
Equipos de oficina	\$ 5,309.00	\$ 20,000.00	
Equipos de vehículos	\$ 9,900.00	PATRIMONIO	
Depreciaciones		Capital Social	\$ 1,000.00
TOTAL ACTIVO FIJO	\$ 15,209.00	Aportaciones socias	\$ 18,117.56
		TOTAL PATRIMONIO	\$ 19,117.56
TOTAL ACTIVO	\$ 39,117.56	TOTAL PASIVO + PATRIMONIO	\$ 39,117.56
GERENTE		CONTADOR	

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

5.2 Presupuesto de Ingresos

El presente trabajo está dirigido a generar una Propuesta de Posicionamiento del Mercado para la Compañía de Transporte Público "URBAMINGUEROS", el cual surge como una necesidad de realizar un adecuado estudio de mercado para la empresa y determinar cuál es el mercado meta con mayor demanda, para poder clasificar a un grupo homogéneo de usuarios predominantes que posean similitudes en características sociodemográficas y ubicación geográfica. Con los resultados obtenidos del estudio de mercado y las entrevistas se estructurará diferentes perfiles de usuarios, indicadores de efectividad, factibilidad y posicionamiento además se organizará la información en matrices de evaluación que posteriormente ayudaran a la formulación de estrategias para el posicionamiento de la empresa en el mercado de los servicios de transporte en rutas urbanas y rurales.

5.2.1 Presupuesto de Ingresos

Cabe recalcar que la empresa obtiene una utilidad que sustenta su rentable funcionamiento, ya que en cierto modo cumple con la misión por la cual fue creada, pero a medida que transcurre el tiempo se le hace cada vez más necesario expandirse, aumentar la cantidad de usuarios, ofrecer más servicios y lograr ser la empresa líder en el cantón de San Gabriel y porque no pensar a expandirse un poco más, de prestación de servicio de transporte. Los usuarios saben de la existencia de las unidades de transporte público, pero no el nombre de la empresa que los administra, ni los servicios que esta presta a la comunidad.

Este esfuerzo es con la finalidad de aumentar la demanda del mercado meta, explotar todo el potencial de la empresa y diversificar la misma a través de todo el Cantón como también lograr liderar el servicio de transporte y ser la primera opción entre los usuarios. En tal virtud se plantea las proyecciones de ingresos generados por cada unidad de transporte al día, por las 6 unidades de transporte que funcionan en la ruta 1 al día y por los ingresos que generan las 6 unidades de transporte al mes en la ruta uno.

Tabla 39. Pasajes diarios por unidad ruta uno.

PASAJEROS POR UNIDAD DIARIO RUTA UNO			
Pago de Pasajeros	100%	50%	TOTAL
Costo Pasaje	0.3	0.15	0
Número de vueltas	20	20	20
Pasajeros Vuelta	10	14	24
Pasajeros por día	200	280	480

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

Tabla 40. Pasajes mensuales por unidad ruta uno.

PASAJEROS POR UNIDAD MENSUAL RUTA UNO			
Pago de Pasajeros	100%	50%	TOTAL
Costo Pasaje	0.3	0.15	0
Número de vueltas	560	560	560
Pasajeros Vuelta	10	14	24
Pasajeros por mes	5600	7840	13440

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

Tabla 41. Pasajes diarios por seis unidades mensual ruta uno.

PASAJEROS POR SEIS UNIDADES MES RUTA UNO			
Pago de Pasajeros	100%	50%	TOTAL
Costo Pasaje	0.3	0.15	0
Número de vueltas	3360	3360	3360
Pasajeros Vuelta	10	14	24
Pasajeros por mes	33600	47040	80640

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

Además, se establece los ingresos generados por cada unidad de transporte al día en la ruta dos, por las 4 unidades de transporte que funcionan al día en la ruta dos y por los ingresos que generan las 4 unidades de transporte al mes en la ruta dos.

Tabla 42. Pasajes diarios por unidad ruta dos.

PASAJEROS POR UNIDAD DIARIO RUTA DOS			
Pago de Pasajeros	100%	50%	TOTAL
Costo Pasaje	0.3	0.15	0
Número de vueltas	20	20	20
Pasajeros Vuelta	13	10	23
Pasajeros por día	260	200	460

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Tabla 43. Pasajes mensuales por unidad ruta dos.

PASAJEROS POR UNIDAD MENSUAL RUTA DOS			
Pago de Pasajeros	100%	50%	TOTAL
Costo Pasaje	0.3	0.15	0
Número de vueltas	560	560	560
Pasajeros Vuelta	13	9	22
Pasajeros por día	7280	5040	12320

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Tabla 44. Pasajes diarios por seis unidades mensual ruta dos.

PASAJEROS POR CUATRO UNIDADES MES RUTA DOS			
Pago de Pasajeros	100%	50%	TOTAL
Costo Pasaje	0.3	0.15	0
Número de vueltas	3360	3360	3360
Pasajeros Vuelta	13	9	22
Pasajeros por mes	43680	30240	73920

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

5.2. Presupuesto de Egresos

El documento que recoge las estimaciones de entrada y salida de recursos monetarios para un determinado periodo recibe el nombre de presupuesto. Gracias a este documento, es posible calcular y plasmar en un registro cuánto dinero se requiere para desarrollar una acción o materializar un proyecto. Los egresos implican la salida de algo. El uso más frecuente del término aparece en la contabilidad para nombrar y cuantificar el dinero que sale de las arcas de una entidad, en oposición al dinero que entra (los ingresos).

El presupuesto de egresos de una empresa es uno de los primordiales, dado que no es posible sostener un negocio sin hacer gastos y, en un ámbito corporativo, éstos existen en una gran variedad. Es importante señalar que ciertos cargos que no se perciben en dinero en efectivo, como ser la depreciación (una disminución del valor de un producto o servicio que puede darse por su antigüedad, por presentar un defecto de fábrica o como parte de una promoción para atraer nuevos clientes), no se consideran parte del presupuesto de egresos.

Se va a indicar los valores reales de la empresa demostrando que los balances de la empresa URBAMINGUEROS están plasmados en documentación sustentada día a día por las unidades.

5.2.1 Gastos Operativos.

En los gastos operativos se toma en cuenta los roles de pago, las depreciaciones, los gastos administrativos, los gastos operacionales y los gastos financieros ocasionados por el funcionamiento diario de la compañía.

Tabla 45. Proyecciones rol de pagos.

<u>Cargo</u>	<u>No.</u>	<u>Sueldo Nominal</u>	<u>Aportes Patronales</u>	<u>13^a</u>	<u>14^a</u>	<u>Vacaciones</u>	<u>Fondos de Reserva</u>	<u>TOTAL MENSUAL</u>	<u>TOTAL 2017</u>
Gerente	1	700	85.05	58.33	30.50	29.17	-	903.05	10836.60
Contador	1	500	60.75	41.67	30.50	20.83	-	653.75	7845.00
Jefe Administrativo	1	450	54.68	37.50	30.50	18.75	-	591.43	7097.10
Jefe de Operaciones	1	450	54.68	37.50	30.50	18.75	-	591.43	7097.10
Choferes	15	500	60.75	41.67	30.50	20.83	-	9806.25	117675.00
TOTAL								12546	150551
<u>Cargo</u>	<u>No.</u>	<u>Sueldo Nominal</u>	<u>Aportes Patronales</u>	<u>13^a</u>	<u>14^a</u>	<u>Vacaciones</u>	<u>Fondos de Reserva</u>	<u>TOTAL MENSUAL</u>	<u>TOTAL 2018</u>
Gerente	1	723.73	87.93	60.31	38.77	30.16	60.31	1001.21	12014.52
Contador	1	516.95	62.81	43.08	38.77	21.54	43.08	726.23	8714.73
Jefe Administrativo	1	465.25	56.53	38.77	38.77	19.39	38.77	657.48	7889.78
Jefe de Operaciones	1	465.25	56.53	38.77	38.77	19.39	38.77	657.48	7889.78
Choferes	15	516.95	62.81	43.08	38.77	21.54	43.08	10893.41	130720.93
TOTAL								13935.81	167229.74
<u>Cargo</u>	<u>No.</u>	<u>Sueldo Nominal</u>	<u>Aportes Patronales</u>	<u>13^a</u>	<u>14^a</u>	<u>Vacaciones</u>	<u>Fondos de Reserva</u>	<u>TOTAL MENSUAL</u>	<u>TOTAL 2019</u>
Gerente	1	748.26	90.91	62.36	40.09	31.18	62.36	1035.15	12421.79
Contador	1	534.47	64.94	44.54	40.09	22.27	44.54	750.85	9010.14
Jefe Administrativo	1	481.03	58.44	40.09	40.09	20.04	40.09	679.77	8157.23
Jefe de Operaciones	1	481.03	58.44	40.09	40.09	20.04	40.09	679.77	8157.23
Choferes	15	534.47	64.94	44.54	40.09	22.27	44.54	11262.68	135152.15
TOTAL								14408.21	172898.55

<u>Cargo</u>	<u>No.</u>	<u>Sueldo Nominal</u>	<u>Aportes Patronales</u>	<u>13^a</u>	<u>14^a</u>	<u>Vacaciones</u>	<u>Fondos de Reserva</u>	<u>TOTAL MENSUAL</u>	<u>TOTAL 2020</u>
Gerente	1	773.63	94.00	64.47	41.44	32.23	64.47	1070.24	12842.87
Contador	1	552.59	67.14	46.05	41.44	23.02	46.05	776.30	9315.57
Jefe Administrativo	1	497.33	60.43	41.44	41.44	20.72	41.44	702.81	8433.75
Jefe de Operaciones	1	497.33	60.43	41.44	41.44	20.72	41.44	702.81	8433.75
Choferes	15	552.59	67.14	46.05	41.44	23.02	46.05	11644.46	139733.58
TOTAL								14896.63	178759.51

<u>Cargo</u>	<u>No.</u>	<u>Sueldo Nominal</u>	<u>Aportes Patronales</u>	<u>13^a</u>	<u>14^a</u>	<u>Vacaciones</u>	<u>Fondos de Reserva</u>	<u>TOTAL MENSUAL</u>	<u>TOTAL 2021</u>
Gerente	1	799.85	97.18	66.65	42.85	33.33	66.65	1106.52	13278.22
Contador	1	571.32	69.42	47.61	42.85	23.81	47.61	802.61	9631.35
Jefe Administrativo	1	514.19	62.47	42.85	42.85	21.42	42.85	726.64	8719.64
Jefe de Operaciones	1	514.19	62.47	42.85	42.85	21.42	42.85	726.64	8719.64
Choferes	15	571.32	69.42	47.61	42.85	23.81	47.61	12039.19	144470.31
TOTAL								15401.60	184819.16

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

Tabla 46. Proyecciones de gastos en salarios.

<u>Cargo</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>
Gerente	10,836.60	12,014.52	12,421.79	12,842.87	13,278.22
Contador	7,845.00	8,714.73	9,010.14	9,315.57	9,631.35
Jefe Administrativo	7,097.10	7,889.78	8,157.23	8,433.75	8,719.64
Jefe de Operaciones	7,097.10	7,889.78	8,157.23	8,433.75	8,719.64
TOTAL	32,875.80	36,508.81	37,746.40	39,025.94	40,348.85

<u>Cargo</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>
Choferes	117,675.00	130,720.93	135,152.15	139,733.58	144,470.31
TOTAL	117,675.00	130,720.93	135,152.15	139,733.58	144,470.31

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Tabla 47. Presupuestos de gastos.

PRESUPUESTO DE GASTOS "URBAMINGUEROS S.A."					
GASTOS	2017	2018	2019	2020	2021
ADMINISTRATIVOS					
Sueldos	32875.80	36508.81	37746.40	39025.94	40348.85
Gasto Depreciación	1471.27	1471.27	1471.27	1471.27	1471.27
Gasto Luz, Agua, Teléfono -Internet	1140.00	1179.90	1221.20	1263.94	1308.18
Arriendo Oficina	3000.00	3105.00	3213.68	3326.15	3442.57
Suministros de oficina	360.00	372.60	385.64	399.14	413.11
Suministros y Materiales aseo	420.00	434.70	449.91	465.66	481.96
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS	39267.07	43072.28	44488.09	45952.09	47465.93
GASTOS OPERACIONALES					
Sueldos	117675.00	130720.93	135152.15	139733.58	144470.31
Gastos combustible	72000.00	74520.00	77128.20	79827.69	82621.66
Cambio de aceite	15000.00	15525.00	16068.38	16630.77	17212.85
Llantas	9480.00	9811.80	10155.21	10510.65	10878.52
Arriendo parqueadero	9600.00	9936.00	10283.76	10643.69	11016.22
Matriculación	2790.00	2887.65	2988.72	3093.32	3201.59
Socios	120000.00	124200.00	128547.00	133046.15	137702.76
TOTAL GASTOS OPERACIONALES	346545.00	367601.38	380323.42	393485.84	407103.90
TOTAL GASTOS ADMIN. Y OPERACIONALES	385812.07	410673.66	424811.51	439437.93	454569.83

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Tabla 48. Depreciación de equipos de oficina.

DESCRIPCIÓN	CANT.	C/ UNIT.	COSTO TOTAL	AÑOS	Depreciación Anual
Computadoras	4	750	3000	3	1000.00
Teléfono	2	60	120	3	40.00
Router Dlink - Internet	1	95	95	3	31.67
Impresora	1	240	240	3	80.00
Regulamatic	4	69	276	3	92.00
Escritorio	4	120	480	10	48.00
Sillas para escritorio	4	39	156	10	15.60
Sillas para recepción	8	150	1200	10	120.00
Archivadores	4	110	440	10	44.00
TOTAL			6007		1471.27

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Tabla 49. Proyección de la depreciación de equipos de oficina.

DESCRIPCIÓN	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Computadoras	1000.00	1000.00	1000.00	1000.00	1000.00
Teléfono	40.00	40	40	40	40
Router Dlink - Internet	31.67	31.67	31.67	31.67	31.67
Impresora	80.00	80	80	80	80
Regulamatic	92.00	92	92	92	92
Escritorio	48.00	48	48	48	48
Sillas para escritorio	15.60	15.6	15.6	15.6	15.6
Sillas para recepción	120.00	120	120	120	120
Archivadores	44.00	44	44	44	44
TOTAL	1471.27	1471.27	1471.27	1471.27	1471.27

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

5.3 ESTADO DE RESULTADOS DE PROYECTADOS.

URBAMINGUEROS posee muchas ventajas con respecto a sus competidores, así como también la competencia tienen a favor ciertos aspectos que resultan debilidades para la empresa. En rutas urbanas, URBAMINGUEROS puede ubicarse como el líder en el servicio de transporte para las rutas del Cantón San Gabriel, Provincia del Carchi, esto debido al número de unidades operativas que están en la ciudad cumpliendo dichas rutas, resaltando también la preferencia, la calidad y seguridad por parte de los usuarios. Así como también, existen zonas de estas rutas donde el transporte es prácticamente escaso y en algunos casos muy recientes. Los usuarios que tienen la necesidad de trasladarse de un extremo de la ciudad a otro pueden hacerlo fácilmente con abordar una de las unidades de URBAMINGUEROS pagando solamente un pasaje.

Los propietarios de busetas o autobuses destinados para la movilización de pasajeros poseen una ventaja con respecto a URBAMINGUEROS y es que la totalidad que recaude cada unidad en un día le pertenece al propietario. Es decir, no poseen algún compromiso con la Ley de Contrataciones Públicas, ni ningún otro gasto correspondiente al cumplimiento organizacional de una empresa, esto se debe a que la mayoría de los propietarios de dichas unidades trabajan para el sustento propio sin registrarse bajo alguna entidad organizada

Con la elaboración de los estados de resultados proyectados se busca realizar un pronóstico de la utilidad que va a tener la empresa a futuro por la ejecución del proyecto, para esto se realiza una proyección de las ventas tanto en cantidades como en dólares, que se va a tener en los 12 meses del año 2017 que es en donde se inicia las operaciones de la caja común; así como también de los próximos cinco años que es en donde se va a evaluar el desempeño financiero del sistema de gestión denominado caja común.

5.4 ESTADO DE RESULTADOS MENSUAL

Tabla 50. Estados de resultados mensuales.

CONCEPTO	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
INGRESOS POR PASAJES	34776	34776	34776	34776	34776	34776	34776	34776	34776	34776	34776	34776
GASTOS ADMINISTRATIVOS												
Sueldos	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65	2739.65
Gasto Depreciación	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61	122.61
Gasto Luz, Agua, Teléfono -Internet	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00
Arriendo Oficina	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00
Suministros de oficina	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
Suministros y Materiales aseo	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00	35.00
GASTOS OPERACIONALES												
Sueldos	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25	9806.25
Gastos combustible	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00	6000.00
Cambio de aceite	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00	1250.00
Llantas	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00	790.00
Arriendo parqueadero	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00	800.00
Matriculación	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50	232.50
Socios	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00	10000.00
TOTAL GASTOS ADMIN Y OPER.	32151.01											
UTILIDAD OPERATIVA	2624.99											

Intereses	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20	166.20
UTILIDAD ANTES 15% P.T Y 22% IMPTO. RENTA	2458.79											
15 % PART. TRABAJADORES	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82	368.82
UTILIDAD ANTES IMPTO. RENTA	2089.97											
22% IMPU-ESTO RENTA	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79	459.79
UTILIDAD NETA	1630.18											

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Tabla 51. Proyección de estados de resultados anuales.

CONCEPTO	2017	2018	2019	2020	2021
INGRESOS POR PASAJES	417312.00	431917.92	447035.05	462681.27	478875.12
GASTOS OPERACIONALES					
Sueldos	32875.80	36508.81	37746.40	39025.94	40348.85
Gasto Depreciación	1471.27	1471.27	1471.27	1471.27	1471.27
Gasto Luz, Agua, Teléfono -Internet	1140.00	1179.90	1221.20	1263.94	1308.18
Arriendo Oficina	3000.00	3105.00	3213.68	3326.15	3442.57
Suministros de oficina	360.00	372.60	385.64	399.14	413.11
Suministros y Materiales aseo	420.00	434.70	449.91	465.66	481.96
GASTOS OPERACIONALES					
Sueldos	117675.00	130720.93	135152.15	139733.58	144470.31
Gastos combustible	72000.00	74520.00	77128.20	79827.69	82621.66
Cambio de aceite	15000.00	15525.00	16068.38	16630.77	17212.85
Llantas	9480.00	9811.80	10155.21	10510.65	10878.52
Arriendo parqueadero	9600.00	9936.00	10283.76	10643.69	11016.22
Matriculación	2790.00	2887.65	2988.72	3093.32	3201.59
Socios	120000.00	124200.00	128547.00	133046.15	137702.76
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS	385812.07	410673.66	424811.51	439437.93	454569.83
UTILIDAD OPERATIVA	31499.93	21244.26	22223.54	23243.34	24305.29
GASTOS FINANCIEROS					
Intereses	1994.42	1276.59	471.71		
UTILIDAD ANTES 15% P.T Y 22% IMPTO. RENTA	29505.51	19967.67	21751.83	23243.34	24305.29
15 % PARTICIPACIÓN TRABAJADORES	4425.83	2995.15	3262.77	3486.50	3645.79
UTILIDAD ANTES IMPTO. RENTA	25079.68	16972.52	18489.05	19756.84	20659.50
22% IMPUESTO RENTA	5517.53	3733.95	4067.59	4346.50	4545.09
UTILIDAD NETA	19562.15	13238.57	14421.46	15410.33	16114.41

5.5 FLUJO DE CAJA PROYECTADO

El flujo de caja es el informe financiero que permite conocer los flujos de ingresos y egresos de efectivo en la empresa durante el periodo de evaluación del proyecto. Si se resta los egresos de efectivo de los ingresos de efectivo se tiene un valor conocido como saldo, este valor es positivo si los ingresos son mayores a los egresos.

La proyección del estado de flujos de efectivo proyectado de la empresa permitió determinar los movimientos de efectivo en el proyecto, se debe de considerar que para el valor de rescate de la maquinaria se consideró un 20% del valor de inversión de la maquinaria y para el valor de rescate de la construcción un 40% del costo de inversión de edificaciones.

Tabla 52. Flujo de caja proyectado.

Descripción	2016	2017	2018	2019	2020	2021
INGRESOS						
Utilidad neta del Proyecto		19,562.15	13,238.57	14,421.46	15,410.33	16,114.41
Depreciación		1,471.27	1,471.27	1,471.27	1,471.27	1,471.27
Valor de Rescate Capital de Trabajo						23,258.56
Valor de rescate Maquinaria						2,381.67
TOTAL INGRESOS		21,033.42	14,709.83	15,892.73	16,881.60	43,225.90
EGRESOS						
Capital de trabajo	23,258.56					
Inversión Fija	15,859.00					
Compra de equipamiento de oficina					3,731.00	
Pago de Deuda		\$ 5,919.82	\$ 6,637.65	\$ 7,442.53		
TOTAL EGRESOS	39,117.56	5,919.82	6,637.65	7,442.53	3,731.00	-
FLUJO DE CAJA LIBRE PROYECTADO	(39,117.56)	15,113.60	8,072.18	8,450.20	13,150.60	43,225.90

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

5.6 DETERMINACIÓN DEL COSTO DE OPORTUNIDAD Y TASA DE RENDIMIENTO.

El WACC es el costo promedio ponderado del capital de inversión en un proyecto, también denominada tasa de descuento y suele emplearse para traer a valor presente los flujos futuros del proyecto, en la evaluación financiera de la inversión se la considera como la tasa mínima de rendimiento para invertir.

Tabla 53. Determinación del WACC.

DESCRIPCIÓN	MONTO	PROPORCIÓN	COSTO	PONDERACIÓN
FINANCIAMIENTO	20,000.00	51%	11.5%	4.6%
CAPITAL PROPIO	19,117.56	49%	15.0%	7.3%
INVERSIÓN TOTAL	39,117.56		WACC	11.9%

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Para el presente proyecto se ha determinado un WACC de 11.9%, este porcentaje de descuento permitirá descontar los flujos de caja futuros del proyecto y deberá ser siempre inferior a la TIR.

5.7 CÁLCULO DEL VAN

El VAN es una herramienta procedente de las matemáticas financieras que nos permiten evaluar la rentabilidad de un proyecto de inversión, entendiéndose por proyecto de inversión no solo como la creación de un nuevo negocio, sino también, como inversiones que podemos hacer en un negocio en marcha, así como la creación de una caja común para la empresa de transporte publico **URBAMINGUEROS**. Tales como cambio de aceites, llantas, repuestos, etc.

El Valor Actual Neto permite determinar el valor presente de los flujos de caja obtenidos en la operación futura del proyecto, con ello se busca medir la rentabilidad futura una vez rescatada la inversión inicial realizada.

Tabla 54. Cálculo del VAN.

Año	Flujo E. Neto	F. Neto Descontado
2016	(39,117.56)	(39,117.56)
2017	15,113.60	13,504.30
2018	8,072.18	6,444.64
2019	8,450.20	6,028.08
2020	13,150.60	8,382.27
2021	43,225.90	24,618.64
TOTAL		19,860.37

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Los criterios de decisión en torno a una inversión están determinados en el siguiente cuadro:

VAN>0 Financieramente es Factible

VAN=0 Financieramente es Indiferente

VAN<0 Financieramente no es Factible

En el análisis de los flujos de caja del proyecto se determina un Valor Actual Neto es superior a cero y genera un retorno de USD 19 860.37, lo que indica que el proyecto es financieramente factible para su ejecución.

5.8 CALCULO DE LA TIR

La TIR es la tasa de descuento (TD) de un proyecto de inversión que permite que el BNA sea igual a la inversión (VAN igual a 0). La TIR es la máxima Tasa de Descuento que puede tener un proyecto para que sea rentable, pues una mayor tasa ocasionaría que el BNA sea menor que la inversión (VAN menor que 0).

Entonces para hallar la TIR se necesitan:

- Tamaño de inversión.
- Flujo de caja neto proyectado.

Tabla 55. Cálculo de la TIR.

Año	Flujo E. Neto
2016	(39,117.56)
2017	15,113.60
2018	8,072.18
2019	8,450.20
2020	13,150.60
2021	43,225.90
TIR	27%

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

Los criterios de decisión en torno a una inversión están determinados en el siguiente cuadro:

TIR > Tasa de Descuento	Financieramente es Factible
TIR = Tasa de Descuento	Financieramente es Indiferente
TIR < Tasa de Descuento	Financieramente no es Factible

Para el caso de análisis de este proyecto se determinó que la tasa interna de retorno es del 27%, la cual es superior al costo promedio ponderado del capital y por lo tanto es financieramente factible.

5.9 PERIODO DE RECUPERACIÓN.

Se busca determinar el número de años en los cuales se va a recuperar la inversión realizada en el proyecto a partir de los flujos de caja netos generados como resultado de las operaciones de la empresa.

Tabla 56. Período de recuperación de la inversión.

Año	Ingresos Netos	F. Neto Acumulado	Inversión
2016	-	-	39,117.56
2017	21,033.42	21,033.42	18,084.14
2018	14,709.83	35,743.25	3,374.30
2019	15,892.73	51,635.98	(12,518.43)
2020	16,881.60	68,517.58	(29,400.03)
2021	43,225.90	111,743.48	(72,625.92)

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

$$39\ 117.56 - 35\ 743.25 = 3\ 374.30$$

$$15\ 892.73 / 12 = 1\ 324.39$$

$$3\ 373.30 / 1\ 324.39 = 2.5 \text{ meses} \approx 3 \text{ meses}$$

Al obtener los flujos de caja positivos de los ingresos generados por la empresa y los flujos de caja negativos realizados por los gastos de operación e inversiones se puede determinar que el tiempo de recuperación de la inversión va a ser de 2.2 años o detalladamente dos años y tres meses aproximadamente.

5.10 RELACIÓN BENEFICIO – COSTO.

La relación costo beneficio compara el valor actual de los beneficios proyectados con el valor actual de los costos incluida la inversión

Para establecer la relación Beneficio / Costo para el proyecto, se utilizará la siguiente formula:

$$\text{Relación Beneficio Costo} = \text{Valor Actual Flujos} / \text{Inversión Inicial}$$

Tabla 57. Relación costo beneficio.

Año	Ingresos	F. Ingresos Descontados	Egresos	F. Egresos Descontados
2016	-	-	39,117.56	39,117.56
2017	21,033.42	18,793.77	5,919.82	5,289.47
2018	14,709.83	11,743.99	6,637.65	5,299.35
2019	15,892.73	11,337.32	7,442.53	5,309.24
2020	16,881.60	10,760.43	3,731.00	2,378.16
2021	43,225.90	24,618.64	-	-
TOTAL		77,254.15		57,393.78

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

C/B 1.35

En la determinación del beneficio - costo se puede observar que se tiene un valor de 1.35, esto significa que por cada dólar de costos en las operaciones de la importación se tiene una utilidad de 1.35 dólares. Esto garantiza que se pueda realizar el pago del préstamo a BanEcuador.

5.11 RESUMEN DE EVALUACIÓN FINANCIERA

Tabla 58. Resumen de evaluación financiera.

Indicador	Valor	Viabilidad
WACC	11.9%	(+)
Tasa Interna de Retorno	27%	(+)
Valor Actual Neto	19,860.37	(+)
Beneficio / Costo	1.35	(+)
Periodo de Recuperación (Aprox.)	2,3 años	(+)

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

5.12 CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO FINANCIERO

Al revisar el resumen de evaluación financiera se puede llegar a la conclusión de que la implementación de la caja común en la Compañía de Transporte Urbano “URBAMINGUEROS S.A.” es factible, ya que los resultados muestran una viabilidad favorable. En este sentido se tiene que la Tasa Interna de Retorno (TIR), muestra un valor de 27% que es superior al WACC del proyecto de 11.9%; se posee un Valor Actual Neto (VAN), superior a cero y de USD 19.860,37; el resultado de la relación Beneficio - Costo es de 1.35 dólares por cada dólar invertido y finalmente un periodo de recuperación de la inversión de año, 2.3 años aproximadamente.

CAPÍTULO VI

6. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

En la realización de este capítulo se busca plantear la misión de la compañía que es la razón de ser de la organización, la visión de la compañía que busca orientar a los miembros de la organización sobre el destino hacia dónde quiere llegar la empresa; además, los valores y políticas que determinarán el rumbo que debe seguir la gerencia para llegar a cumplir los objetivos organizacionales.

La empresa posee una muy buena imagen en comparación a sus competidores, ya sea por la calidad del servicio como también por el óptimo estado físico de las unidades. La contratación del servicio asegura confort y seguridad en el traslado de su destino, lo que representa cierta preferencia por parte de la población. La COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A, es la empresa cuyo nombre lleva desde hace muchos años atrás al servicio de la comunidad.

6.1 Aspectos Filosóficos

6.1.1 LOGOTIPO



Fuente: Documentos Compañía
Elaborado por: Victoria López

6.1.2 Misión

El autor del libro planificación estratégica Chiavenato (CHIAVENATO, 2011), define la misión de la organización como:

“La misión de la organización es la declaración de su propósito y alcance, en términos de productos y mercados, y responde a la pregunta: ¿Cuál es el negocio de la organización? Se refiere a su papel en la sociedad donde actúa y explica su razón de ser y de existir.” Página 73.

Cuadro 12. Elaboración de la misión

IDENTIDAD Y RAZÓN DE SER DE LA EMPRESA	
¿Quiénes somos?	Somos una compañía de transporte urbano en la ciudad de San Gabriel - Carchi.
¿Cuáles son los servicios más importantes de la empresa	Transporte de pasajeros urbano e interparroquial
¿Quiénes son los clientes de la empresa?	Personas que desean transportarse de un lugar a otro en la ciudad de San Gabriel.
¿Cuál es la tecnología básica de la empresa?	Contamos con unidades de transporte en buenas condiciones de funcionamiento.
¿Cuáles son los hábitos que los clientes esperan de la empresa?	La puntualidad, seguridad, comodidad y el cumplimiento de las leyes de tránsito.

Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

DECLARACIÓN DE LA MISIÓN

"Somos una compañía creada para satisfacer las necesidades de movilización de la población del Cantón San Gabriel, mediante la prestación de servicio de transporte público urbano e interurbano en condiciones segura, cómoda y oportuna dando cabal cumplimiento a las normas de tránsito vigentes a fin de contribuir al mejoramiento continuo del estado de bienestar".

6.1.3 Visión

El autor Chiavenato (CHIAVENATO, 2011), en su libro planificación estratégica establece que la visión que debe poseer una organización es:

“La visión de los negocios, ..., se entiende como el sueño que la organización acaricia. Es la imagen de cómo se verá en el futuro. Es la explicación del por qué todos se levantan todos los días, y dedican la mayor parte de su existencia al éxito de la organización.”. Página 77.

Cuadro 13. Elaboración de la visión

PROYECCIÓN DE LA EMPRESA	
¿Cuáles son los retos que enfrenta la empresa para el futuro en los próximos 5 años?	El crecimiento y la expansión a la provincia del Carchi.
¿Qué aspectos primordiales se desea mejorar o implementar en los próximos 5 años?	Desarrollar un amplio sentido de atención al cliente para brindar un servicio de calidad, eficiencia, oportunidad, comodidad y seguridad
¿En qué se busca tener el liderazgo?	Se desea tener el liderazgo en el transporte urbano de la provincia.
¿Cómo se ve al negocio en los próximos 4 años?	Una compañía sólida, preparada para grandes retos e innovación.

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Declaración de la visión.

"Para el 2021, Urbamingueros S.A. será la compañía en la provincia del Carchi de referencia nacional de prestación de servicio de transporte público en condiciones de calidad, eficiencia, oportunidad, comodidad y seguridad". Con un servicio oportuno, sólido, preparada para grandes retos e innovación.

6.1.4 VALORES Y PRINCIPIOS

Los valores y principios de la compañía se refieren al conjunto de conceptos, creencias y filosofías en general que se llevan a la práctica y que todos los colaboradores respetan por encima de todas sus labores diarias, esto implica que la organización busca generar una plena satisfacción de los clientes a través de estos ideales.

Responsabilidad.

Se busca frecuentemente la satisfacción y seguridad del pasajero cumpliendo con la política interna y las leyes de tránsito. Sobre todo, que exista el cumplimiento de los objetivos en todas las labores que debe realizar cada uno de los miembros de Urbamingueros S.A.

Respeto.

Cada socio y chofer establecen dentro las políticas y normas de la compañía el respeto y la colaboración entre si y sus pasajeros

Establecer un ambiente de confianza entre socios que permita tener reciprocidad en el respeto entre todos.

Trabajo en equipo.

Implica la capacidad de colaboración entre directivos, socios y colaboradores para formar parte del equipo y alcanzar las metas y objetivos propuesto por Urbamingueros S.A.

Honestidad.

Realizar actividades con transparencia y sinceridad para poder brindar confianza a nuestros usuarios.

La base fundamental dentro de todo tipo de negocio está en la transparencia con que se ofrece el servicio y el respeto por el beneficio de los usuarios.

Eficiencia.

Realizar las actividades determinadas con empeño, devoción y dedicación.

La compañía busca optimizar sus procesos en el área administrativa, financiera y operativa para alcanzar mayor competitividad en el servicio que ofrece.

Los valores y principios antes mencionados deberán ser practicados por directivos, socios y colaboradores, pero también se espera que los proveedores cumplan con los principios empresariales de la organización para brindar un servicio de calidad integral a nuestros clientes. El cumplimiento de estos valores se verá reflejado en la rentabilidad de la compañía.

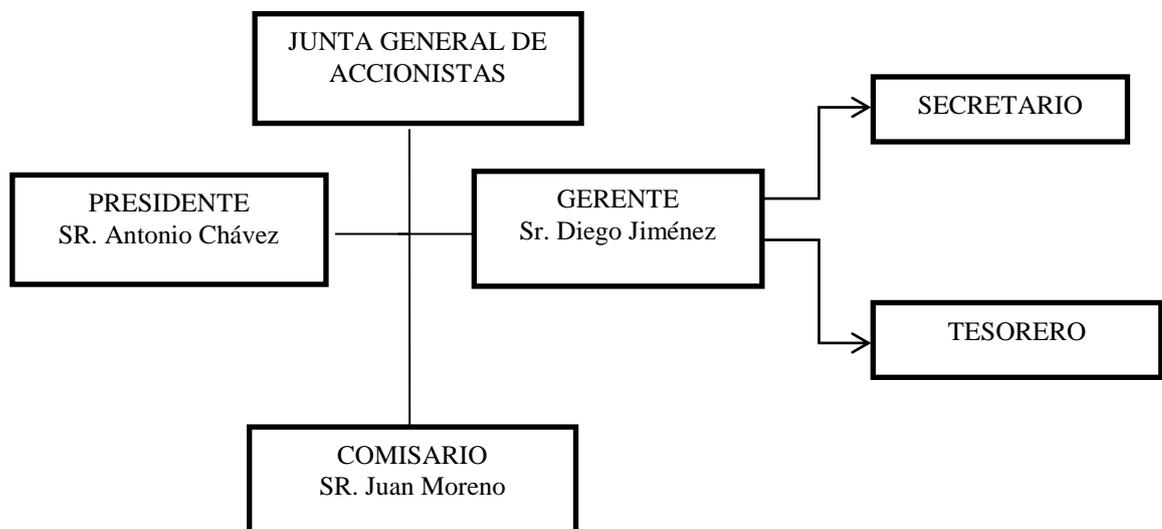
6.1.5 POLÍTICAS

Las políticas que se van a implementar dentro de la empresa servirán para mejorar los aspectos administrativos y económicos de la organización, con el fin de generar un compromiso de todos para tener buen desarrollo de las labores cotidianas de la compañía.

- La misión y visión de la empresa será puesta en práctica por todos los colaboradores de la organización para garantizar una buena atención al cliente.
- Se deberá cumplir con todas las normas de seguridad personal, precautelando el bienestar físico del personal.
- Desarrollar sus labores habituales con eficiencia y eficacia de modo que se pueda optimizar rutas y tiempos.

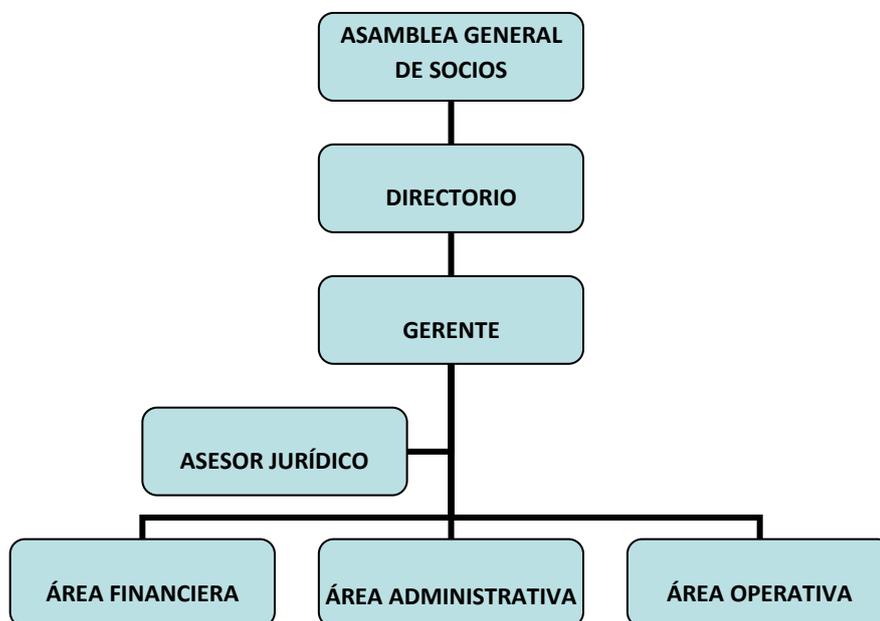
- Tratar al cliente con respeto y amabilidad desde el momento que ingresa a la unidad de transporte hasta que llega a su lugar de destino.
- En caso de desacuerdos entre el personal y sus superiores, o entre empleados, se dará las mismas oportunidades de expresarse a cada una de las partes y se asegurará que el desacuerdo sea tratado con imparcialidad.
- Velar por el cumplimiento de los objetivos y las metas planteadas por la gerencia.
- Respetar los horarios de trabajo establecidos por la administración.

6.2 Organigrama Estructural Anterior



Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

6.3 Organigrama Estructural Propuesto



Fuente: Investigación Propia
Elaborado por: Victoria López

Organigrama.

El modelo de caja común y su implementación necesita que se establezca un gráfico en el cual se describe funciones conocido como Organigrama, dentro del cual se responsabiliza a las personas en diferentes áreas.

Asamblea General de Socios

Está compuesta por todos los socios que poseen acciones y tiene unidades de transporte en la compañía, la lista de accionistas se detalla a continuación:

Cuadro 14. Lista de designación de autoridades.

Nº	NOMBRES	APELLIDOS	CARGO
1	Henry	Aldás	Socio
2	Antonio	Chávez	Consejo de vigilancia
3	Marco	Gaón	Socio
4	José	Hernández	Presidente

5	Mayra	Tatés	Socia
6	Victoria	López	Socia
7	Patricio Fernando	Montenegro López	Consejo de administración
8	Wilson Fernando	Montenegro Vaca	Socio
9	Santiago Mauricio	Valladares Rojas	Socio
10	Juan	Moreno	Socio

Fuente: Documento de la Compañía

Elaborado por: Victoria López

El Directorio.

Son los representantes de los socios que se encuentran encargados de dirigir la Compañía de transporte Urbano Urbamingueros S.A., integrada por socios electos por sus compañeros, sin embargo, en este modelo de Administración se debe rediseñar las estrategias para alcanzar el éxito de la aplicación de caja común.

Gerente.

Es el encargado de la hacer cumplir los mandatos del directorio en cuando a la administración y las operaciones de la compañía, para el cumplimiento de este proyecto él será el encargado de la aplicación del sistema administrativo denominado Caja Común.

Área Financiera.

En esta área se encuentra el Contador CPA, esta persona es la responsable de llevar la contabilidad entre ellos ingresos – egresos, registros de gastos administrativos, entre otros. Este cargo será contratado del sector externo.

Área Administrativa.

Es la encargada de controlar los procesos para el buen funcionamiento de la compañía y el nuevo sistema integrado como herramienta Administrativa, será quien reciba reportes y dinero al final del día.

Área Operativa.

Aquí trabajara una persona denominada con el cargo de jefe de operaciones, esta persona es la encargada de vigilar y despachar de manera ordenada según el horario que le corresponde a cada vehículo.

6.4 Manual de Funciones.

La elaboración del manual de funciones responde a la necesidad de tener una herramienta administrativa y una guía que contiene las funciones, tareas y responsabilidades de cada uno de los niveles de la estructura organizativa de la compañía, así como también el perfil profesional que debe tener la persona que vaya a ocupar el cargo; de esta manera se obtendrá:

- Mayor facilidad al momento de tomar y ejecutar decisiones.
- Proporciona comprensión en la información necesaria en cada puesto de trabajo.
- Establece adecuadas pautas en el ambiente de trabajo que son fáciles de cumplir.

Cuadro 15. Manual de funciones del Presidente del Directorio.

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE “URBAMINGUEROS S.A.”	
MANUAL DE FUNCIONES	
Nombre del puesto	Presidente del Directorio
Área	Administración
Reporta a:	Junta General de Accionistas
Subordinado(s)	Todas las áreas de la empresa
PERFIL DEL CARGO	
Nivel de Estudio	Bachillerato
Experiencia Laboral	Cargos administrativos
Competencias	Toma de decisiones, planeación, liderazgo, comunicación efectivo y responsabilidad
NATURALEZA DEL PUESTO	
El Presidente de la Compañía será nombrado por la Junta General de Accionistas, será igualmente del directorio, debiendo ser accionista, durará dos años en sus funciones y puede ser indefinidamente reelegido.	
FUNCIONES	
a) Convocar y presidir la Junta General de Accionistas y sesiones del directorio. b) Reemplazar al Gerente General con todas sus atribuciones en caso de falta o ausencia, ejerciendo en este caso la representación legal de la compañía. c) Presentar a la Junta General el informe de actividades del directorio. d) Suscribir conjuntamente con el gerente general los títulos de acciones y apertura de cuentas corrientes y otras obligaciones. e) Suscribir conjuntamente con el gerente general, las escrituras públicas de aumento o disminución del capital social, de reforma de estatutos, de compra, de venta Ejercer todas las demás atribuciones señaladas en la ley y en los estatutos. f) Concurrir a los organismos competentes para mantener la buena	

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Cuadro 16. Manual de funciones del Gerente General.

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE “URBAMINGUEROS S.A.”	
MANUAL DE FUNCIONES	
Nombre del puesto	Gerente General
Área	Administración
Reporta a:	Presidente del Directorio / Junta General de Accionistas
Subordinado(s)	Todas las áreas de la empresa
PERFIL DEL CARGO	
Nivel de Estudio	Tercer Nivel
Experiencia Laboral	3 años en puestos administrativos y/o gerenciales.
Competencias	Control directivo, toma de decisiones, planeación y organización, trabajo en equipo, manejo de conflictos y compromiso.
NATURALEZA DEL PUESTO	
El Gerente General de la Compañía será nombrado por la Junta General de Accionistas, teniendo que ser accionista de la Compañía y durará dos años en sus funciones, pudiendo ser reelegido indefinidamente.	
FUNCIONES	
<p>Ejercer la representación legal, judicial, y extrajudicial de la compañía.</p> <p>Suscribir títulos de acciones, cuentas corrientes y otras obligaciones.</p> <p>Actuar de Secretario en las Juntas generales de accionistas y sesiones del directorio.</p> <p>Analizar el modelo de pagos a los accionistas en el modelo de Caja común u revisar la correcta aplicación antes de los pagos</p> <p>Facilitar la información personal de carácter económico a cada accionista.</p> <p>Elaborar conjuntamente con el directorio y el departamento financiero el presupuesto anual de la compañía.</p>	

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Cuadro 17. Manual de funciones del Contador.

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE “URBAMINGUEROS S.A.”	
MANUAL DE FUNCIONES	
Nombre del puesto	Contador
Área	Administración
Reporta a:	Gerente General
Subordinado(s)	Asistente contable
PERFIL DEL CARGO	
Nivel de Estudio	Tercer Nivel / Contador CPA
Experiencia Laboral	3 años en puestos contables.
Competencias	Conocimiento del cargo, calidad, planeación y organización, trabajo en equipo, manejo de conflictos.
NATURALEZA DEL PUESTO	
Realizar labores de planificación, dirección, coordinación, organización y control del sistema integrado de contabilidad de la Empresa.	
FUNCIONES	
<ul style="list-style-type: none"> a) Arquear la Caja de la institución en forma mensual. b) Presentar un informe económico financiero trimestral al Gerente General y Comité de directores. c) Facilitar cortes económicos personales cuando el accionista lo requiera. d) Cumplir con las demás funciones inherentes a su cargo e) Efectuar pagos concernientes a nómina del personal, y servicios básicos. f) Manejo de la cartera de pago a proveedores de la compañía. g) Controlar tickets de Ahorro de los Accionistas. h) Realizar pagos de aportaciones al IESS. i) Llenar formularios para las declaraciones al SRI, y anexos del Impuesto a la renta (REOC). j) Realizar adquisiciones de suministros de oficina. k) Controlar reportes de la Lubricadora, como facturas, etc. l) Manejo de caja chica. 	

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Cuadro 18. Manual de funciones del Jefe Administrativo.

COMPañÍA DE TRANSPORTE “URBAMINGUEROS S.A.”	
MANUAL DE FUNCIONES	
Nombre del puesto	Jefe Administrativo
Área	Administración
Reporta a:	Gerente General / Contador
Subordinado(s)	Choferes
PERFIL DEL CARGO	
Nivel de Estudio	Tercer Nivel / Ingeniero(a) Comercial
Experiencia Laboral	3 años en puestos Administrativos.
Competencias	Conocimiento del cargo, calidad, planeación y organización, trabajo en equipo, comunicación oral y escrita.
NATURALEZA DEL PUESTO	
Realiza tareas designadas por el presidente, gerente general, accionistas y comité de directores.	
FUNCIONES	
<p>a) Elaborar oficios correspondientes a la EMOP, SRI, cambio de socios y unidades, suspensiones, circulares a trabajadores, comunicados, resoluciones, multas y justificaciones de faltas de los accionistas a reuniones o eventos de la compañía.</p> <p>b) Archivar documentos de los accionistas.</p> <p>c) Controlar los minutos de retraso de las unidades de la compañía.</p> <p>d) Proveer de suministros de oficina, y tickets de trabajo a los diferentes despachos de la compañía.</p> <p>e) Control de la central telefónica y de la correspondencia.</p> <p>f) Controlar la frecuencia y regularidad del servicio durante el día.</p> <p>g) Vigilar se cumplan los horarios las unidades establecidos en las hojas de trabajo.</p> <p>h) Controlar que los choferes y ayudantes tengan carnet, y lleven correctamente su uniforme.</p>	

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Cuadro 19. Manual de funciones del Jefe de Operaciones.

COMPañÍA DE TRANSPORTE “URBAMINGUEROS S.A.”	
MANUAL DE FUNCIONES	
Nombre del puesto	Jefe de Operaciones
Área	Operativa
Reporta a:	Gerente General / Contador / Jefe administrativo
Subordinado(s)	Choferes
PERFIL DEL CARGO	
Nivel de Estudio	Tercer Nivel / Ingeniero Mecánico
Experiencia Laboral	3 años en puestos operativos.
Competencias	Conocimiento del cargo, calidad, planeación y organización, trabajo en equipo, comunicación oral y escrita.
NATURALEZA DEL PUESTO	
Es el encargado del correcto funcionamiento del sistema en todas las rutas de la compañía y el mantenimiento de las unidades de transporte.	
FUNCIONES	
<ul style="list-style-type: none"> a) Organizar cuadros de trabajo. b) Organizar tiempos de intervalo. c) Organizar tiempo reloj. d) Homologar relojes. e) Organizar el horario inicial y final de las rutas. f) Organizar grupos de trabajo. g) Demás atribuciones que delegue el comité de directores h) Dirige, coordina y controla las acciones necesarias en el taller, para el desarrollo de las actividades propias de mantenimiento. i) Aprobar el trabajo de los mecánicos por medio de la orden de servicio j) Entregar y recibir los materiales, insumos y herramientas del mantenimiento. k) Realizar el inventario de los repuestos e insumos l) Realizar cronogramas para realizar mantenimiento preventivo. 	

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

6.5 Reformas al Reglamento Interno de la Compañía Urbamingueros S.A.

Los artículos que se mencionan a continuación representan la propuesta de modificación de los estatutos actuales de la Compañía de transporte urbano Urbamingueros S.A.

CAPITULO II

DE LA ORGANIZACIÓN

(.....) Art. 2. La compañía de transporte urbano Urbamingeros S.A., está constituida por propietarios de buses urbanos con sede en la ciudad de San Gabriel, provincia del Carchi, con domicilio en las calles Montufar y Rocafuerte.

CAPITULO II

DE LOS ACCIONISTAS

DEBERES Y DERECHOS

(.....)Art. 2 Podrán ser accionistas de la compañía a más de los fundadores las personas que reúnan los siguientes requisitos:

- a) Ser chofer profesional
- b) Ser propietario de uno o varios vehículos
- c) Tener una habilitación operacional por cada vehículo, emitida por el organismo competente
- d) Tener 20 acciones por cada habilitación y constar en el libro de acciones y accionistas.
- e) Estar en goce de los derechos de ciudadanía
- f) No haber sido expulsado o excluido de ninguna institución sea esta pública o privada.
- g) Pagar la cuota extra de ingresos y el gasto que determine el directorio.
- h) La cuota extra será cancelada antes que el vehículo salga a trabajar.
- i) Contar con la solicitud de ingreso:

- Record policial
- Dos fotos tamaño carnet
- Copia de la cedula de ciudadanía
- Copia de la licencia profesional
- Certificado de votación
- Copia del documento que le acredite la propiedad del vehículo legalizado
- Dos certificados de honorabilidad
- Un certificado de la última empresa en la que prestó sus servicios.

(.....)

Art. 5 el accionista tendrá la obligación de:

- a) Pagar el ticket diario emitido por la compañía
- b) Mantener el debido respeto entre compañeros, empleados y demás personal
- c) Guardar el respeto y consideración para con la ciudadanía
- d) Los accionistas de la compañía quedan facultados a realizar ahorros voluntarios en forma diaria y de acuerdo con su deseo y posibilidad, pudiendo solicitar su devolución al final de cada mes.
- e) Todos los accionistas están facultados a formar consorcios voluntarios de acuerdo a su posibilidad los mismos que serán liquidados en un tiempo establecido sujetándose a las normas que establece el mismo
- f) Es obligación del accionista adquirir los productos y/o mercaderías de el o los almacenes de la compañía, de no hacerlo se sujetarán a las resoluciones que imponga el directorio.
- g) Es obligación de los accionistas asistir a los deportes el primer miércoles de cada mes en el lugar que se determine.

(.....) Art. 7 no podrán ser elegidos dignatarios ni desempeñar cargos dentro del directorio:

- a) Los que estén inhabilitados por encontrarse enjuiciados o tengan en su contra auto motivados o llamamientos a juicio.

- b) Los que no cumplieran por lo menos un año de ser accionistas activos
- c) Los que se encontraren en mora en préstamos y tickets
- d) Los que malversaren o desfalcaren fondos de la institución
- e) Los que demostraren y se comprobaren deslealtad con la compañía.

Art. 8 No se podrá delegar su representación sean estas a juntas generales ordinarias, extraordinarias y universales, así como también a otras actividades que la compañía organice.

CAPITULO IV

DE LOS ORGANISMOS DE GOBIERNO ADMINISTRACION Y FISCALIZACION

(.....) Art. 14 ATRIBUCIONES DE LA JUNTA GENERAL

- a) Designar cuatro vocales principales del directorio con sus respectivos suplentes, siendo el presidente, vicepresidente, gerente y comisario principal y suplente de la compañía.
- b) Acordaren cualquier tiempo y por causas justificadas la remoción de los miembros del directorio, del presidente, del gerente general y comisarios de la compañía.
- c) Conocer y examinar las cuentas, balances, informes del directorio, presidente, gerente y comisario de la compañía y dictar resoluciones y recomendaciones correspondientes.
- d) Resolver acerca de la distribución de utilidades, reservas y beneficios sociales.
- e) Interpretar el presente estatuto
- f) Dictar reglamentos que creyeran convenientes para la buena marcha de la compañía
- g) Resolver sobre la fusión, transformación, disolución y liquidación de la compañía

- h) Acordar sobre el aumento o disminución del capital social, prórroga del plazo de la compañía, disolución anticipada en cualquier forma del estatuto
- i) Autorizar al gerente general y al presidente de la compañía la celebración de cualquier acto o contrato para el cumplimiento del objeto social
- j) Resolver sobre el establecimiento de agencias o sucursales de la compañía
- k) Ejercer todas las atribuciones que señala la ley para la junta general.

Art. 15 DE LAS ACTAS

Las actas de las juntas generales serán asentadas en el libro que se lleve para el efecto, escritas en el anverso y reverso, foliadas, con numeración continua y sucesiva, rubricada una por una por el presidente y el secretario, de cada junta general expedidos por la Superintendencia de Compañía.

Art. 16 DEL DIRECTORIO

El directorio estará integrado por cuatro miembros, elegidos por la junta general, con sus respectivos suplentes, el presidente y vicepresidente de la compañía serán miembros natos del directorio y durarán en sus funciones dos años pudiendo ser reelegidos indefinidamente.

Las elecciones y posesión del directorio se realizará la última semana del mes de diciembre.

(...) Art. 19 ATRIBUCIONES DEL DIRECTORIO

Al directorio legal constituido le corresponde las siguientes atribuciones:

- a) Vigilar y controlar que se cumpla todas las disposiciones legales y estatutarias de la compañía.
- b) Exigir el cumplimiento de los presentes estatutos y resoluciones de la junta general de accionistas
- c) Fijar la política general de la compañía

- d) Autorizar a los administradores de la compañía para que compren enajene, hipotequen o constituyan cualquier otro gravamen sobre los bienes sociales.
- e) Autorizar a los administradores de la compañía el nombramiento de los principales ejecutivos y funcionarios de la compañía, así como remover de sus cargos, salvo el caso de los nombrados por la junta general
- f) Aceptar y rechazar las solicitudes de ingreso de los nuevos accionistas g) Sancionar a los accionistas, despachadores y choferes que infrinjan las disposiciones legales reglamentarias y estatutarias.
- h) Nombrar y remover con causa justa a los empleados o no empleados caucionados o no caucionados.
- i) Es obligación de los miembros del directorio guardar absoluta reserva sobre las resoluciones hasta que las mismas sean publicadas.
- j) Elaborar conjuntamente con el gerente el presupuesto anual de la compañía.

DE LAS COMISIONES

(.....) Art. 29 comisión de inspectores de rutas personal y vehículos Comisión: estará conformada por tres accionistas, dos serán miembros del directorio y uno de bases.

- a) Precautelados estados de los caminos
- b) Revisión física y mecánica de los vehículos
- c) Revisión del personal
- d) Control disciplinario del personal
- e) Aseo de los vehículos
- f) Controlar que presten el trabajo personal.
- g) Revisión del control del reporte económico diario
- h) Revisión de letreros

Art. 30 Comisión de Deportes y Asuntos Sociales

Estará conformada por tres accionistas, dos serán miembros del directorio y uno de las bases.

- a) Organizar y representar en todos los eventos deportivos
- b) Organizar y planificar cursos, seminarios, charlas, es decir todo los eventos culturales y sociales.
- c) Representar a la institución en cualquier calamidad doméstica.

Art. 31 Comisión Financiera

Estará conformada por dos accionistas de la compañía los mismos que deberán ser miembros del directorio.

- a) Revisar y calificar las solicitudes de crédito- vehículos, motores, ordinarios.
- b) Constatar que el crédito sea destinado al objetivo.

Art. 32 Comisión Operacional

Estará conformada por tres accionistas, dos serán miembros del directorio y uno de las bases.

- a) Organizar cuadros de trabajo
- b) Organizar tiempos de intervalo
- c) Organizar tiempo reloj
- d) Homologar relojes
- e) Organizar el horario inicial y final de las rutas.

CAPITULO V

Art. 36 *DE LOS PRESTAMOS*

La compañía beneficiará a los accionistas con los siguientes tipos de préstamos

- a) PRESTAMOS ORDINARIOS máximo \$ 3.000 al 15% anual
- b) PRESTAMOS DE MOTOR: monto de acuerdo lo presupuestado y pagado en tickets diario. 15% de interés.
- c) PRESTAMO PAA CAMBIO DE UNIDAD: monto hasta \$ 15.000 interés 5% anual, plazo máximo de pago 4 años.

- d) Para ser acreedor de los préstamos deben estar al día en todas las aportaciones
- e) Para la aprobación de todos los créditos deberá estar aprobado el préstamo por la comisión financiera.

CAPITULO VI

Art. 37 DE LAS AYUDAS A LOS ACCIONISTAS *POR ACCIDENTES*

- a) Cuando se ocasione un accidente deberá llamar inmediatamente a la Institución o Directivos.
- b) De no hacer la llamada perderá automáticamente la ayuda por accidente
- c) Todo accionista tiene derecho a solicitar la ayuda por accidente de tránsito en las que existan personas heridas, fallecidos o daños materiales
- d) Para ser acreedor a la ayuda el accidente debe ser superior a \$ 500
- e) El monto máximo de la ayuda será de 500 al año comprendido desde el 01 de enero al 31 de diciembre del año en curso.
- f) Se reconocerá el 60% del valor del total del accidente
- g) Se dará ayuda dos veces al año siempre que no supere el monto establecido anteriormente.
- h) La segunda ayuda se le dará basada en el saldo que tuviera a su favor
- i) El arreglo de los daños materiales lo hará en el taller que la compañía lo determine en base a tres proformas, o se entregará el valor correspondiente basado en la proforma que la compañía a pruebe
- j) En caso de accidentes de gran magnitud la Junta General será quien resuelva.
- k) Para las mediaciones en el aspecto económico, deben estar necesariamente el presidente, gerente o directivos.
- l) Accionista que sufra un accidente y no solicite la ayuda dentro de los 90 días perderá este derecho, excepto los casos que se encuentren el juicio.
- m) Si el accidente no tiene parte policial inmediatamente será comprobado por los directivos.

- n) Estas ayudas se reconocerán siempre y cuando estén en sus horarios y rutas de trabajo incluyendo la salida y el traslado a su domicilio.
- o) No se reconocerá la ayuda en caso que el conductor (no accionista), estuviera en estado etílico o bajo efectos de sustancias psicotrópicas
- p) Es el conductor resulte culpable del accidente deberá cancelar el 10% del valor total del siniestro.
- q) De no cancelar será suspendido definitivamente de la institución.

CAPITULO VII

DE LAS SANCIONES

Art. 40 DE LOS ACCIONISTAS Y TRABAJADORES EN EL TRABAJO

(.....)

- a) El vehículo que se encontrare trabajando en la línea que no le corresponde tendrá una multa de \$100
- b) El chofer que desee dejar un reemplazo debe contar con la autorización del propietario del vehículo, caso contrario será sancionado.
- c) Es obligación llenar el reporte económico diario en cada vuelta de no hacerlo será multado con \$ 10

6.6 Código de Ética

El presente código ético, tiene como objetivo presentar el conjunto de principios y recomendaciones de comportamiento de aplicación que contribuirá a una gestión ética responsable en el desarrollo de la actividad diaria de la Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros S.A

Este código ético es de obligatorio cumplimiento para todos los trabajadores adscritos a la Compañía Urbamingueros S.A., independiente del nivel jerárquico, antigüedad o compromiso con la compañía.

Principios del código ético

El presente código constituye un instrumento regulador en el sentido de establecer las pautas de comportamiento y directrices en los diferentes ámbitos de actuación. A la vez, constituye una pauta a utilizar a la hora de tomar decisiones ante determinadas situaciones que los distintos colaboradores se pueden encontrar.

- Conducta profesional, respetable y leal a la empresa

El respeto de la legislación, integridad, responsabilidad y transparencia son aspectos de indebido incumplimiento. Del mismo modo el respeto, la dignidad, la no discriminación y un comportamiento ético son clave para crear una saludable relación con los grupos de interés que permita instaurar vías de cooperación y desarrollo.

La Compañía de Transporte se compromete a:

- Cumplimiento de la legislación

Compromiso al cumplimiento de la legislación cuando el trabajo o actividades se efectúen a través de un tercero, son premisas

inexcusables y de relevancia para crear una imagen de implicación y responsabilidad en la defensa de la sociedad y de las personas que la forman.

- Integridad, responsabilidad y transparencia

Los trabajadores, directivos y administradores de “Urbamingueros S.A”, se comprometen a cumplir sus funciones y responsabilidades cumpliendo con los procedimientos establecidos. Las personas se comprometerán a mostrar transparencia en el desarrollo de su actividad.

Se debe mantener el compromiso de no transmitir, ni difundir cualquier tipo de información privada o confidencial de la propia compañía y de participantes u organizaciones relacionados con la compañía.

- Respeto, dignidad y no discriminación

Es de obligado cumplimiento para todos los trabajadores mostrar respeto y cortesía hacia sus compañeros, clientes o grupos de interés con los que tenga o pueda tener algún tipo de relación. La base de una relación productiva y satisfactoria parte del respeto a la dignidad de las personas, igualdad de oportunidades, del diálogo y de la inexistencia de comportamientos discriminatorios.

- Comportamiento ético

Durante el desarrollo de la actividad laboral, como en las decisiones que se tomen, junto con las relaciones que se mantengan en el ámbito profesional, además de cumplirse las obligaciones legales debe mostrarse un comportamiento honrado, y transparente.

- Entorno de trabajo digno y agradable

Las buenas y seguras condiciones de trabajo son elementos básicos en la creación de un entorno de trabajo, aludiendo igualmente a la protección de la salud, respeto e igualdad de oportunidades.

La compañía se compromete a:

- Puesto de trabajo ordenado

Mantener los lugares de trabajo, limpios y ordenados, ya que un puesto de trabajo o área sin orden, dificulta la correcta gestión de las funciones, responsabilidades y recursos.

- Seguridad y salud laboral

Son elementos de especial atención en el desarrollo de la actividad. Por ello se debe cumplir las instrucciones del responsable de prevención de riesgos laborales, haciendo uso de los instrumentos de protección individual.

- Conflictos de intereses

El personal que detecte cualquier indicio de conflicto laboral deberá comunicarlo a los responsables de departamento, con el fin de que sea solventado con la mayor celeridad y eficacia.

Todas las acciones en las que participe el personal, debe orientarse al objetivo de mantener la continuidad y prosperidad de la compañía, además de maximizar la satisfacción del cliente, respeto por el medio ambiente, promover la seguridad y salud en el trabajo, la seguridad en el transporte.

La compañía se compromete a:

- Ocupación externa

Ninguna actividad o servicio que preste fuera de la relación laboral que presta la Compañía, deberá suponer una pérdida de eficiencia o de productividad en el puesto de trabajo. Tampoco se deberán prestar servicios en otra entidad relacionada con el transporte interprovincial de pasajeros por carretera, para evitar conflictos de intereses, ni mantener relaciones comerciales con Empresas que existan intereses personales o familiares, sin informar a la dirección.

- Información confidencial

Si por razones laborales se posee una información confidencial, no deberá utilizarse bajo ningún concepto. Su uso inadecuado puede poner a la compañía en una situación complicada, que puede incluso generar un conflicto económico. La información confidencial se protegerá evitando que por descuido sea leída o conocida por personas ajenas a la empresa.

- Relaciones comerciales

Todos los grupos de interés (accionistas, clientes, proveedores, administraciones...) difusión, mantenimiento y evolución de la imagen de la compañía. Por ello, las relaciones con estos deben ser francas, leales, respetuosas y éticas.

De una especial relevancia son las relaciones con proveedores y clientes dados que son los que tienen un mayor contacto con los procesos de la compañía. Con los clientes debe existir el compromiso | suministrarles el servicio que le genere la máxima satisfacción, atendiendo a sus necesidades y requerimientos. Con los proveedores, las decisiones de compra deben tomarse en función de la calidad de los productos, coste de los suministros, y con el comportamiento de estos hacia el medioambiente y la sociedad.

- Prácticas fraudulentas o promesas engañosas

Los grupos de interés tienen derecho a recibir información veraz, concreta y en plazo. En las relaciones con grupos de interés no se harán promesas o manifestaciones falsas cuya decisión no recaiga en la persona que comprometan la imagen de la Compañía Urbamingueros S.A.

- Sobornos, corrupción y comisiones ilegales.

Está prohibida toda práctica de corrupción, soborno y concesiones de situaciones de favor o irregularidades. El personal de la Compañía Urbamingueros S.A., se compromete a no solicitar, aceptar y ofrecer ningún tipo de pago o comisión ilegal, que queden fuera de sus Responsabilidades profesionales.

- Privacidad y protección de datos.

Todos los datos personales recibidos por la Compañía (clientes, currículos, proveedores...) se mantendrán en total privacidad, ya que son grupos de interés básicos para la continuidad de las operaciones de la compañía.

- Conservación de las instalaciones, vehículos, activos y recursos de la empresa

La fiabilidad y el mantenimiento de los recursos es un aspecto elemental en la fiabilidad de la empresa. El cuidado, orden y estado de las instalaciones y vehículos son una parte esencial en la correcta prestación de servicio. El mal uso o sobreutilización de los recursos incrementa el impacto ambiental, por ello una característica básica debe ser el correcto mantenimiento de las instalaciones, vehículos, activos, conocimientos y eficiencia en la utilización de recursos.

La compañía se compromete a:

- Mantenimiento y uso de las instalaciones, vehículos y equipos.

Todos los trabajadores están obligados a mantener el entorno de trabajo ordenado, en correcto estado de funcionamiento y en condiciones seguras. Por ello, se deberá informar al responsable que corresponda, las desviaciones detectadas en las instalaciones, vehículos o puestos de trabajo. De esta forma se ayudará a mantener un puesto de trabajo digno, cómodo y seguro.

- Uso de datos y de los sistemas de información

La utilización de las herramientas de correo electrónico e internet, debe ser el adecuado según el desarrollo del puesto y de las funciones asociadas.

Tampoco se utilizarán para cometer actos ilegales o infringir las directrices marcadas por la compañía, y las expuestas en este código ético. Solo se accederá a los sistemas informáticos a los que esté autorizado. Tampoco podrán hacerse copias no autorizadas de programas informáticos.

- Robos o apropiaciones indebidas de los activos o de la información

Todos los trabajadores deben salvaguardar los activos y herramientas pertenecientes a la Compañía, así como las de terceros que se encuentren en las instalaciones de la compañía. Comprende no solo a la protección ante usos no autorizados sino también el robo y su utilización con fines ilegales o inadecuados.

- Colaboración en la reducción del impacto ambiental y apoyo en el desarrollo de la sociedad

Evitar la contaminación, no malgastar recursos, evitar la degradación del entorno y el calentamiento global, así como mantener el cuidado

de flora y fauna, son aspectos de esenciales en la labor de la Compañía.

Las desigualdades sociales, problemas de hambre, catástrofes, son elementos que la empresa también prestará su apoyo con el objeto de reducir su impacto.

La compañía se compromete a:

- Uso eficiente de la energía y de los recursos.

Los trabajadores de la Compañía aseguran la minimización del impacto ambiental y el uso racional de los recursos. Cada empleado deber ser responsable del consumo realizado de cada recurso utilizado, haciendo un uso eficiente, sin pérdidas ni desperdicios.

- La empresa como núcleo principal

En el mundo socioeconómico actual, las empresas son centros de desarrollo profesional, económico y social, es por ello que cuando aumenta la riqueza de una empresa, aumenta el bienestar y la prosperidad del entorno que la rodea además de la de sus trabajadores.

La compañía se compromete a:

- Orientación a la mejora continúa

El compromiso con la gestión se apoya en unos sistemas y procesos eficientes, en la búsqueda sistemática de la mejora, en la identificación y aplicación de las mejoras prácticas y en el análisis interno de los resultados obtenidos. La gestión integrada y priorizada de estas actividades es el cauce principal para asegurar la permanencia y crecimiento de la Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros S.A. Responsabilidad ante las acciones realizadas.

Ante las demandas y consecuencias de las acciones realizadas o de los resultados logrados se mostrará el respeto, la atención y las respuestas

adecuadas. El análisis racional y reflexivo de las circunstancias que las desencadenaron y la transmisión de una respuesta franca, ética, rápida y comprometida.

- Competencia leal

La competencia con otras compañías debe ser una competencia leal, cuyo objetivo de la búsqueda de la diferenciación con la utilización de armas lícitas.

- Respetar las rutas y frecuencias

Los conductores que trabajen en las unidades prestando sus servicios a la Compañía deberán respetar las rutas y frecuencias que hayan sido establecidas por la compañía para proteger su propia seguridad y de los pasajeros.

En caso de emergencia que no se pueda transitar por la ruta establecida sea por problemas de congestionamiento o deslaves es decir fenómenos naturales el conductor deberá comunicar a la central para comunicar dicho problema los cuales revisaran rutas seguras para que puedan avanzar con su viaje.

- Buen trato a usuarios

Las unidades de transporte son el medio directo de relación entre usuario y personal de la compañía por ende deberán dar un buen servicio para mantener la fidelidad del usuario frente a otras operadoras.

Incumplimientos del Código ético

Con el propósito de ejemplificar lo que se considera violaciones del Código ético, se incluyen los siguientes conceptos:

- Incumplimiento de disposiciones legales.
- Desatender de forma apática las políticas, normas o prácticas establecidas para la correcta realización de los trabajos.
- Cometer acoso sexual entre el personal de la empresa.
- Discriminar, amenazar, intimidar y hostigar a personas por causa de raza, color, sexo, edad, origen, creencias, preferencia sexual, capacidad física, ideología u opinión.
- Incumplir las normas de seguridad que pongan en riesgo la vida del personal o los bienes de la Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros S.A.
- Consumir, transportar, distribuir, vender o poseer cualquier tipo de droga prohibida.
- Comprometer legalmente con la Compañía o algún compañero, sin tener autorización o pruebas para tales fines.
- Omitir o no informar sobre violaciones del código.
- Realizar operaciones en beneficio personal, familiar o de terceros, en perjuicio de la compañía.

El presente documento será revisado semestralmente con el objetivo de ajustar sus requerimientos a las necesidades de la Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros S.A. de la ciudad de San Gabriel.

CAPÍTULO VII

7 ESTUDIO DE IMPACTOS

7.1 Introducción

Al considerar importante la identificación de las huellas positivas y negativas que marcara con la ejecución de la propuesta planteada en diferentes ámbitos, en efecto es determinante ejecutar el análisis con una perspectiva amplia que abarque la visión a futuro.

Para lo cual es indicado la aplicación de la metodología que abarca matrices de impactos. De manera que se detallara a continuación los pasos a seguir:

Según Posso (2013) indica:

- Seleccionar los niveles de impactos numéricos de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 59. Nivel de impactos.

VALOR	NIVEL DE IMPACTOS
-3	Impacto alto negativo
-2	Impacto medio negativo
-1	Impacto bajo negativo
0	No hay impacto
1	Impacto bajo positivo
2	Impacto medio positivo
3	Impacto alto positivo

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

- Para cada área o aspecto, determinamos o seleccionamos indicadores de impactos en la respectiva matriz.
- A cada indicador asignamos un valor numérico de nivel de impacto en la respectiva matriz, en lo posible, hay que evitar en la redacción la cualificación del impacto, ya que se evalúa al indicador con el valor numérico asignado.

- Realizamos una sumatoria de los niveles de impactos en cada matriz y dividimos este valor para el número de indicadores, obteniéndose de este modo el impacto promedio de área o ámbito.
- Hay que señalar que bajo cada matriz se deberá incluir el análisis y argumento de las razones y las circunstancias por la asignó el valor correspondiente a cada indicador. (pág. 236)

7.2 Impacto Social

El impacto social se refiere a los beneficios o perjuicios que efectuaran a la comunidad en general mediante la aplicación del proyecto.

Relación con la comunidad: Trabajar con la comunidad por el bien de todos y para el bien de todos.

Relaciones familiares: Estrechar lasos familiares para la prosperidad y la unión familiar.

Calidad de vida: Brindar beneficios que ayuden a mejorar la calidad de vida de las familias.

Generación de empleo: Crear fuentes de empleo para contribuir con el sustento de las familias, así como en el desarrollo del sector y de la nación.

Tabla 60. Impacto social.

Niveles de impactos	-3	-2	-1	0	1	2	3
Indicadores							
Relación con la comunidad						X	
Relaciones familiares						X	
Calidad de vida						X	
Generación de empleo							X
TOTAL						6	3

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Σ

Nivel de impacto social = _____

Numero de Indicadores

$$NI = \frac{9}{4} = 2,25$$

Nivel de impacto social= Medio positivo

Análisis:

En el presente proyecto se obtendrá un impacto económico medio positivo, por lo que se detalla a continuación de acuerdo a cada uno de los indicadores:

- **Relación con la comunidad:** La ejecución del proyecto permitirá a los socios mantener una estrecha relación con la comunidad en general al ofrecer un servicio de calidad.
- **Relaciones familiares.** El incremento de los beneficios para los socios les permite generar nuevas expectativas y relaciones con sus familiares al dotarles de las necesidades básicas del diario vivir.
- **Calidad de vida:** Mediante la aplicación del sistema de caja común en la compañía permite generar mayores ingresos familiares, los cuales mejoran sustancialmente la calidad de vida los socios al generarles mayor poder adquisitivo.
- **Generación de empleo:** Mediante la ejecución del proyecto está sujeto a generar fuentes de empleo en servicios complementarios al transporte, generando nuevas plazas de empleo y autoempleo en la sociedad.

7.3 Impacto Cultural

El impacto cultural comprenderá todos aquellos aspectos, formas y hábitos formidables que alcanzaran en el sector al cual se dirige el proyecto de investigación.

Utilización del tiempo libre: Aprovechar el tiempo al máximo de los activos productivos de la organización, esto permitirá disminuir la cultura de no cumplir con las rutas y dejar abandonado los puestos de trabajo.

Costumbres: Continuar con la costumbre de utilización de servicios de transporte en la ciudad de San Gabriel.

Clima laboral: Engloba a todo aquello que permite a los socios sentirse a gustos y satisfechos en su puesto de trabajo con su manera de laborar y coordinación.

Gustos y preferencias: Es la dinamización de las necesidades de servicios que presenta la ciudadanía de la ciudad de San Gabriel.

Tabla 61. Impacto cultural.

	Nivel de impactos	-3	-2	-1	0	1	2	3
Indicador								
Utilización del tiempo libre							X	
Costumbres							X	
Clima laboral								X
Gustos y Preferencias							X	
TOTAL						1	6	3

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

Σ

$$\text{Nivel de impacto cultural} = \frac{\Sigma}{\text{Numero de Indicadores}}$$

$$\text{NI} = \frac{10}{4} = 2,5$$

$$\text{Nivel de impacto cultural} = \text{Medio positivo}$$

Análisis:

En el presente proyecto se obtendrá un impacto económico alto positivo, por lo que se detalla a continuación de acuerdo a cada uno de los indicadores:

- **Utilización del tiempo libre:** La correcta utilización de los tiempos libres en las actividades cotidianas de las unidades de servicio público van a generar una cultura de puntualidad en los socios y colaboradores de la compañía.
- **Costumbres:** Al optimizar el tiempo el ocioso, se busca romper la costumbre de llegar tarde a las actividades encomendadas por la organización. Además de crear una cultura de respeto hacia el tiempo de los usuarios del sistema de buses urbanos
- **Clima laboral:** Al disponer de una estructura administrativa más definida en la compañía, permite mejorar la interacción de los socios y el personal que trabaja juntamente para brindar un mejor servicio.
- **Gustos y preferencias:** Al brindar una mejor cobertura por parte de la compañía de transporte urbano se está incrementando la preferencia de los usuarios para utilizar los servicios de transporte de la organización.

7.4 Impacto Económico

El impacto económico se encuentra dado por el análisis de los beneficios económicos que brindaran primordialmente a los involucrados en la ejecución del presente proyecto.

Productividad: El buen proceso de operación y la disposición de los recursos en la compañía mantienen una estrecha relación con la cantidad del servicio obtenidos un tiempo determinado.

Utilidad: Se refiere a las utilidades empresariales por lo que se considera al beneficio obtenido y al dinero que se ha logrado percibir luego de los cálculos de costos de producción.

Impuestos: Son tributos que deben ser pagados al estado ya que es el generador del mismo con el fin de recaudar y financiar los gastos del estado.

Reacción del aparato productivo: Son aquellos bienes, servicios e instrumentos con los que cuenta una nación para el desarrollo. De manera que cuenta con ventajas competitivas frente a otras naciones que únicamente instauran retrocesos dentro de un determinado país.

Tabla 62. Impacto económico.

	Nivel de impactos	-3	-2	-1	0	1	2	3
Indicador								
Productividad								X
Utilidad								X
Impuestos							X	
Reacción del aparato productivo								X
TOTAL							2	9

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

$$\text{Nivel de impacto económico} = \frac{\Sigma}{\text{Numero de Indicadores}}$$

$$\text{NI} = \frac{11}{4} = 2,75$$

Nivel de impacto económico= Alto positivo

Análisis:

En el presente proyecto se obtendrá un impacto económico alto positivo, por lo que se detalla a continuación de acuerdo a cada uno de los indicadores:

- **Productividad:** El incremento en productividad de los buses de servicio público será una oportunidad para que exista la implementación del sistema de caja común en la ciudad de San Gabriel.
- **Utilidad:** Cada uno de los socios está en la capacidad de incrementar sus ingresos con la aplicación del sistema de caja común, esto beneficio permitirán mejorar la calidad de vida de cada uno de los dueños de los buses.
- **Impuestos y tributos:** La ejecución del proyecto genera al estado tributos por lo que se cumplirá con las normas establecidas en el país al igual que se contribuirá en el financiamiento del estado.
- **Reacción del aparato productivo:** Con la aplicación del proyecto se cumplirá con las disposiciones legales vigentes para el servicio de transporte urbano, esto favorece al aparato productivo del país moviendo capital humano a diferentes sitios de producción en la ciudad de San Gabriel.

7.5 Impacto Ambiental

El impacto ambiental indica la finalidad de la compañía en buscar reducir las emisiones de Co2 al medio ambiente, de tal forma que la empresa sea un referente en el manejo ambiental de flotas de transporte urbano en el país.

Control de emisiones: El buen proceso de operación y el debido control de emisiones de CO2 que plantea mantener la compañía tiene una estrecha relación con la forma como la comunidad ve la labor realizada en la transportación.

Mantenimiento: Se refiere al periódico control de las unidades de transporte para un correcto funcionamiento en el desempeño de las labores cotidianas y no se dañen en las rutas al realizar su trabajo.

Desperdicio de agua: La correcta utilización de agua en el proceso de lavado de vehículos garantiza que se esté disminuyendo el impacto de la compañía en la contaminación ambiental.

Eliminación de residuos: El manejo de los desperdicios que se obtiene al realizar el mantenimiento y cambio de aceite genera una gran expectativa en la comunidad, por ello las empresas de transporte deben de tener un adecuado manejo de estos residuos.

Tabla 63. Impacto ambiental.

	Nivel de impactos	-3	-2	-1	0	1	2	3
Indicador								
Control de emisiones							X	
Mantenimiento								X
Desperdicio de agua							X	
Eliminación de residuos								X
TOTAL							4	6

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

$$\text{Nivel de impacto ambiental} = \frac{\Sigma}{\text{Numero de Indicadores}}$$

$$\text{NI} = \frac{10}{4} = 2,50$$

Nivel de impacto ambiental = Alto positivo

Análisis:

En el presente proyecto se obtendrá un impacto económico alto positivo, por lo que se detalla a continuación de acuerdo a cada uno de los indicadores:

- **Control de emisiones:** Para que las unidades de transporte pases los controles requeridos por las autoridades se contratará una empresa que verifique los bajos niveles de emisión de CO2.
- **Mantenimiento:** EL plan de mantenimiento estará dado por el jefe de operaciones de la compañía, con el fin de mantener en perfecto estado las unidades de transporte y no tener desperfectos en el cumplimiento de la ruta.
- **Desperdicio de agua:** Dentro del plan de mantenimiento se encuentra estipulado la disminución de consumo de agua al momento de realizar la limpieza y lavado de las unidades de transporte.
- **Eliminación de residuos:** Junto con el programa de mantenimiento se detalla la forma adecuada de eliminación de residuos sólidos de los cambios de aceite en las unidades de transporte, esto contribuye con la mejora del medio ambiente.

7.6 Impacto general

En el impacto general se analizará los aspectos más relevantes que serán determinantes para el cambio o surgir de la sociedad en general.

Tabla 64. Impacto general.

Nivel de impacto	-3	-2	-1	0	1	2	3
Indicadores							
Social						X	
Cultural							X
Económico							X
Ambiental						X	
TOTAL						4	6

Fuente: Investigación Propia

Elaborado por: Victoria López

$$\text{Nivel de impacto general} = \frac{\sum}{\text{Numero de Indicadores}}$$

$$NI = \frac{10}{4} = 2,50$$

Nivel de impacto general= Alto positivo

Análisis:

En el impacto general es evidente que con la ejecución del proyecto se determinara un impacto alto positivo, es decir que brindara beneficios a los sectores social, cultural, económico y ambiental, así a los usuarios del servicio público de transporte y a la comunidad en general, creando una ventaja competitiva en el sector y además propagando su gestión a nivel nacional e internacional.

De manera que con la obtención de los efectos positivos alcanzados no únicamente se beneficiara a tal sector sino también al país en general no obstante a corto plazo.

CONCLUSIONES.

Los socios no poseen los conocimientos necesarios para la implementación del sistema de administración denominado caja común, pero están dispuestos a cumplir con las normativas vigentes de la Ley para no incurrir en infracciones.

Existe una amplia base teórica y legal sobre la caja común y su aplicación en diferentes compañías y cooperativas de transporte, que sirven como modelo a seguir para aplicaciones futuras.

Los socios de la compañía se encuentran de acuerdo en la aplicación de la caja común debido a que existe una demanda insatisfecha que puede ser aprovechada con la implementación de este sistema.

Para la implementación del sistema administrativo de caja común los socios tienen una predisposición de aportar el 50% de los costos de dicho proyecto, los cuales ascienden a US\$ 39 117.56.

Al analizar los indicadores de evaluación financiera se determina que la tir del proyecto es de 27%, que es superior al costo promedio ponderado del capital, posee un VAN de US\$ 19 860.37, un beneficio costo de 1.35 y un periodo de recuperación aproximado de 2.3 años. Cabe destacar que todos los indicadores tienen una viabilidad positiva en la evaluación.

Para una correcta implementación del sistema de caja común se reformulo el organigrama de la compañía y se estableció las diferentes áreas de funcionamiento de la caja común, junto con la elaboración de un manual de funciones para cada área.

Al evaluar los impactos que se van a generar por la aplicación de la caja común en la Compañía Urbamingeros se pudo determinar que el impacto general tiene una calificación de 2.56, esto indica que el impacto es medio positivo.

RECOMENDACIONES

Realizar procesos de capacitación de las nuevas normas y leyes de tránsito para los socios y los colaboradores de la compañía.

Solicitar a las compañías que ya han implementado el sistema administrativo de caja común, contribuyan a la creación de bases de datos técnicas sobre el proceso de implementación y evaluación de la aplicación de la caja común.

Desarrollar un plan de incremento de cupos y unidades de servicio de transporte para aprovechar la demanda insatisfecha que existe en San Gabriel y ganar mercado a la competencia.

Buscar otras fuentes de financiamiento que permitan a los socios disminuir la inversión que se tiene que realizar en el proyecto y maximizar los rendimientos de la compañía.

Generar economías de escala en cuanto a utilización de servicios de mantenimiento para todas las unidades de transporte que permitan disminuir costos e incrementar los beneficios a los socios.

Implementar adecuadamente la nueva estructura organizativa con el fin de disminuir la carga laboral que desempeña el actual gerente en la compañía.

Crear un proceso de mejora continua en cuanto a la disminución de los impactos que se van a generar por la aplicación del presente proyecto de investigación.

BIBLIOGRAFÍA

- (1986). En INFOCOOP, *MEMORIA DEL SEGUNDO TALLER DE CONTABILIDAD - ESTADOS FINANCIEROS*. FILADELFIA, COSTA RICA .
- (2000). En R. V. Alvarez, *LA EVALUACION DEL PROYECTO EN LA DECISION DEL EMPRESARIO*. MEXICO: ISBN.
- (2000). En C. HORNGREN, *INTRODUCCION A LA CONTABILIDAD FINANCIERA*. MEXICO: PEARSON EDUCACION.
- (2006). En H. B. Ramírez, *INDICADORES FINANCIEROS*. JALISCO -MEXICO: UMBRAL EDITORIAL S.A.
- (22 de Septiembre de 2006). Obtenido de Principios y Valores:
<http://americo.usal.es/oir/opal/Documentos/Venezuela/AD/PrincipiosAD.pdf>
- (2007). En R. R. Posas, *LA FORMULACION Y LA EVALUACION DE PROYECTOS* (pág. 280). San José - Costa Rica .
- (2008). En P. V. S.L, *DIRECCION ESTRATEGICA* . Málaga .
- (24 de Enero de 2012). Obtenido de Macro y Microlocalizacion : 4
<http://macromicrolocalizacin.blogspot.com/>
- (31 de Diciembre de 2014). Obtenido de Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial: <http://www.epn.edu.ec/wp-content/uploads/2015/06/LEYTRANSPORTE1.pdf>
- Benalcázar, W. (8 de Enero de 2015). Obtenido de El Comercio:
<http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-caja-comun-funciona-cuatro.html>
- Brealey, R., Myers, S., & Allen, F. (2010). *Principios de Finanzas Corporativas*. México: McGraw-Hill.
- CHIAVENATO, I. (2011). Planeamiento estratégico. *Fundamentos y aplicaicones*. México, México: Mc Graw-Hill / Interamericana Editores.
- COMPAÑIAS, L. D. (20 de Mayo de 2014). *LEY DE COMPAÑIAS ACTUALIZADA MAYO 20 2014*. Obtenido de <https://groups.google.com/forum/#!topic/bibliotecariosdelguayas/W-kGuZPI3iA>
- Douglas, R. (2012). *Fundamentos de Administración*. México: Inmagrage.
- Dvoskin, R. (2004). FUNDAMENTOS DE MARKETING. En R. Dvoskin, *FUNDAMENTOS DE MARKETING* (pág. 110). Buenos Aires: Granica S.A.
- GAD Montúfar. (2011). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2011 - 2031*. San Gabriel: Planificación Territorial.
- Grajales, G. (1970). *ESTUDIO DE MERCADO Y COMERCIALIZACION*. Bogotá.
- INEC. (2015). Obtenido de INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS:
<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>

- INEC. (10 de 2016). *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos*. Obtenido de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/proyecciones-poblacionales/>
- Jose, M. M. (2005). <http://www.gestiopolis.com/que-es-el-estudio-de-factibilidad-en-un-proyecto/>.
- Lineida, C., Mayra, C., Juan Carlos, M., & José Luis, R. (2014). Obtenido de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/caja-comun-busca-mejorar-transporte.html>
- Macias, A. (2014). *Auditoria y Evaluación del Marketing*. Medellín: Esumer.
- MSP. (8 de 12 de 2015). *Imbabura, Ministerio de Salud Pública*. Obtenido de Ministerio de Salud Pública: www.salud.gob.ec
- Pimentel, E. (2008). *Evaluación de Proyectos de Inversión*. México: Pearson.
- Posso, M. (2011). *Proyectos, Tesis y Marco Lógico*. Quito: Noción Imprenta.
- PROYECTOS DE INVERSION EN INGENIERIA . (2004). En V. E. Martin, *PROYECTOS DE INVERSION EN INGENIERIA* (pág. 78). Bladeras, Mexico DF: LIMUSA S.A.
- Ramon, R. M. (2016). Obtenido de Expansión: <http://www.expansion.com/diccionario-economico/ingreso.html>
- REGISTRO MERCANTIL. (6 de 12 de 2015). *Registro Mercantil, Ibarra*. Obtenido de Registro mercantil : www.regitromercantil.gob.ec
- Ruiz, M. J. (3 de Marzo de 2014). http://www.seps.gob.ec/documents/20181/26626/cajacomunweb_actualizacion.pdf/1f04e680-bbfe-46d0-ba08-2701d6101ced.
- Sapag, N. (2011). *Proyectos de Inversión*. México: Pearson.
- Seguros, S. d. (15 de Abril de 2016). http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/SOAT/Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf.
- SENPLADES. (2012). *Transformación de la matriz productiva*. Quito: SENPLADES.
- SRI. (5 de 12 de 2015). *Servicio de Rentas Internas del Ecuador*. Obtenido de www.sri.gob.ec
- Van Horne, J., & Wachowichcz, J. (2010). *Fundamentos de Administración* . México: Pearson.

ANEXOS

Anexo 1. Encuestas realizadas a socios



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

FACAE

CONTABILIDAD Y AUDITORIA

Objetivo de la encuesta: determinar la necesidad para implementar la caja común dentro de la compañía de transporte urbano Urbamingueros.

Instrucciones: la presente encuesta contiene 10 preguntas, léalas detenidamente cada una de ellas, conteste de una manera clara y correcta según lo que cada numeral requiera.

Datos Técnicos:

Género.....

Edad.....

Nivel de instrucción.....

Preguntas:

1. ¿Está usted de acuerdo con la administración actual de la compañía de transporte urbano?

- a) Si
- b) No
- c) No sabe

2. ¿Conoce usted sobre las actuales leyes que regulan al transporte terrestre público?

- a) Si conozco
- b) No conozco
- c) No responde

- 3. ¿Conoce Usted los artículos reformados en la nueva ley orgánica de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial?**
- a) Si
 - b) No
- 4. ¿Conoce Usted las sanciones que puede aplicar la Agencia Nacional de Transito por no implementar el nuevo modelo de gestión denominado caja común?**
- a) Si
 - b) No
- 5. ¿Considera elemental la incorporación de la caja común para poder obtener un eficiente control en la empresa?**
- a) Si
 - b) No
- 6. ¿Conoce Usted los beneficios que se tiene en la implementación de la caja común en la compañía?**
- a) Si
 - b) No
- 7. ¿En qué área de la empresa considera que existirá mejoramiento con la implementación de la caja común?**
- a) Administrativo
 - b) Social
 - c) Económico
- 8. ¿Por cuál de las siguientes causas considera usted que la compañía debe aplicar el sistema administrativo de caja común?**
- a) Necesidad
 - b) Cumplir con la ley
 - c) Mejoramiento administrativo
 - d) Otra

9. ¿Ud. cree que sea necesario hacer un estudio previo a la aplicación de la caja común en la Compañía de transporte?

- a) Si
- b) No

10. ¿Usted como socio estaría en la disponibilidad de aportar económicamente para que entre en funcionamiento la caja común?

- a) Si
- b) No

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Anexo 2. Registro de Superintendencia



REPÚBLICA DEL ECUADOR

SUPERINTENDENCIA DE COMPAÑÍAS, VALORES Y SEGUROS DEL ECUADOR REGISTRO DE SOCIEDADES

SOCIOS O ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA

No. de Expediente:	154799
No. de RUC de la Compañía:	0491506032001
Nombre de la Compañía:	COMPAÑÍA DE TRANSPORTES URBANOS LOS MINGUEROS URBAMINGUEROS S.A.
Situación Legal:	ACTIVA

No.	IDENTIFICACIÓN	NOMBRE	NACIONALIDAD	TIPO DE INVERSIÓN	CAPITAL	MEDIDAS CAUTELARES
1	1715824551	AGUIRRE BENAVIDES RUBEN MARCELO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
2	1002336772	ALDAS VALENCIA LUIS HENRY	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
3	1707767743	CHAVEZ HENAO ANTONIO JOSE	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
4	0400494613	GAON VELASCO MARCO REMIGIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
5	0400612743	HERNANDEZ TANA JOSE DARWIN	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
6	0401666037	LOPEZ BAEZ ANA VICTORIA	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
7	0400952065	MONTENEGRO LOPEZ PATRICIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
8	0400345427	MONTENEGRO VACA WILSON FERNANDO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
9	0400658456	MORENO MONTENEGRO JUAN JOSE	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
10	0400488185	PORTILLA ENRIQUEZ JORGE HUMBERTO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
11	0401215710	TATES DIAZ MAYRA ISABEL	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N
12	0401261326	VALLADARES ROJAS SANTIAGO MAURICIO	ECUADOR	NACIONAL	\$ 80.000	N

CAPITAL SUSCRITO DE LA COMPAÑÍA (USD)\$: 960,0000

Se deja constancia que, la presente nómina de socios otorgada por el Registro de Sociedades de la Superintendencia de Compañías, se efectúa teniendo en cuenta lo prescrito en los artículos 18 y 21 de la Ley de Compañías, que no extingue ni genera derechos respecto de la titularidad de las participaciones ya que, en el Art. 113 párrafo segundo, del mismo cuerpo legal, respecto de la cesión de participaciones se dice: "...En el libro respectivo de la compañía se inscribirá la cesión y, practicada ésta, se anulará el certificado de aportación correspondiente, extendiéndose uno nuevo a favor del cesionario". Desde luego, el párrafo final del citado artículo determina adicionalmente, que: "De la escritura de cesión se sentará razón al margen de la inscripción referente a la constitución de la sociedad, así como el margen de la matriz de la escritura de constitución en el respectivo protocolo del notario". De lo expuesto se infiere que, es de exclusiva responsabilidad de los representantes legales de las compañías de responsabilidad limitada, así como de los Registradores Mercantiles y Notarios con el acto de registro en los libros antedichos y marginaciones respectivas formalizar la cesión de participaciones de las mismas compañías de comercio.

En tal virtud esta Institución de control societario no asume respecto de la veracidad y legalidad de las cesiones de participaciones, responsabilidad alguna y deja a salvo las variaciones que sobre la propiedad de las mismas puedan ocurrir en el futuro, pues acorde con lo prescrito en el Art. 256 de la Ley de Compañías, ordinal 3°, los administradores de las compañías son solidariamente responsables para con la compañía y terceros: "De la existencia y exactitud de los libros de la compañía". Exactitud que pueda ser verificada por la Superintendencia

FECHA DE EMISIÓN: vie, 8 jul 2016 10:14:47 -0500

Es obligación de la persona o servidor público que recibe este documento validar su autenticidad ingresando al portal web www.supercias.gob/portal/información/verifica.php con el siguiente código de seguridad:

Anexo 3. RUC de la Compañía

REGISTRO UNICO DE CONTRIBUYENTES SOCIEDADES



NUMERO RUC: 0491506032001
RAZON SOCIAL: COMPAÑIA DE TRANSPORTES URBANOS LOS MINGUEROS URBAMINGUEROS S. A.
NOMBRE COMERCIAL:
CLASE CONTRIBUYENTE: OTROS
REPRESENTANTE LEGAL: JIMENEZ ENRIQUEZ DIEGO PATRICIO
CONTADOR: PILACUAN FREIRE CARMEN LUCIA
FEC. INICIO ACTIVIDADES: 13/12/2005 **FEC. CONSTITUCION:** 13/12/2005
FEC. INSCRIPCION: 22/12/2005 **FECHA DE ACTUALIZACIÓN:** 29/10/2014

ACTIVIDAD ECONOMICA PRINCIPAL:

SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

DOMICILIO TRIBUTARIO:

Provincia: CARCHI Cantón: MONTUFAR Parroquia: GONZALEZ SUAREZ Barrio: SANTA CLARA Calle: MONTUFAR
 Número: 05-66 Intersección: MALDONADO Referencia ubicación: FRENTE AL MERCADO AMAZONAS Celular: 0991798983
 Email: djimenez76@hotmail.es

DOMICILIO ESPECIAL:

OBLIGACIONES TRIBUTARIAS:

- * ANEXO ACCIONISTAS, PARTÍCIPES, SOCIOS, MIEMBROS DEL DIRECTORIO Y ADMINISTRADORES
- * ANEXO RELACION DEPENDENCIA
- * ANEXO TRANSACCIONAL SIMPLIFICADO
- * DECLARACIÓN DE IMPUESTO A LA RENTA_SOCIEDADES
- * DECLARACIÓN DE RETENCIONES EN LA FUENTE
- * DECLARACIÓN MENSUAL DE IVA

DE ESTABLECIMIENTOS REGISTRADOS: del 001 al 001 **ABIERTOS:** 1
JURISDICCION: \ REGIONAL NORTE \ CARCHI **CERRADOS:** 0


 FIRMA DEL CONTRIBUYENTE


 SERVICIO DE RENTAS INTERNAS

Declaro que los datos contenidos en este documento son exactos y verdaderos, por lo que asumo la responsabilidad legal que de ella se derivan (Art. 97 Código Tributario, Art. 9 Ley del RUC y Art. 9 Reglamento para la Aplicación de la Ley del RUC).

Usuario: GNRA140806 **Lugar de emisión:** TULCAN/AV. CORAL Y **Fecha y hora:** 29/10/2014 11:15:01

REGISTRO UNICO DE CONTRIBUYENTES
SOCIEDADES



NUMERO RUC: 0491506032001
RAZON SOCIAL: COMPAÑIA DE TRANSPORTES URBANOS LOS MINGUEROS URBAMINGUEROS S. A.

ESTABLECIMIENTOS REGISTRADOS:

No. ESTABLECIMIENTO: 001 **ESTADO:** ABIERTO **MATRIZ** **FEC. INICIO ACT.:** 13/12/2005
NOMBRE COMERCIAL: **FEC. CIERRE:**
ACTIVIDADES ECONÓMICAS: **FEC. REINICIO:**
 SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

DIRECCIÓN ESTABLECIMIENTO:

Provincia: CARCHI Cantón: MONTUFAR Parroquia: GONZALEZ SUAREZ Barrio: SANTA CLARA Calle: MONTUFAR Número: 05-66
 Intersección: MALDONADO Referencia: FRENTE AL MERCADO AMAZONAS Celular: 0991798983 Email: djimenez76@hotmail.es

DOMICILIO ESPECIAL:
 Provincia: CARCHI Cantón: MONTUFAR Parroquia: GONZALEZ SUAREZ Barrio: SANTA CLARA Calle: MONTUFAR
 Número: 05-66 Intersección: MALDONADO Referencia: FRENTE AL MERCADO AMAZONAS Celular: 0991798983
 Email: djimenez76@hotmail.es

DECLARACIÓN MENSUAL DE IVA
DECLARACIÓN DE RETENCIONES EN LA FUENTE
DECLARACIÓN DE IMPUESTO A LA RENTA SOCIEDADES
ANEXO TRANSACCIONAL SIMPLIFICADO
ANEXO RELACION DEPENDENCIA
ANEXO ACCIONISTAS, SOCIOS, MIEMBROS DEL DIRECTORIO Y ADMINISTRADORES

ESTADO DE ESTABLECIMIENTOS REGISTRADOS:
 ABIERTOS: 1 CERRADOS: 0

FIRMA DEL CONTRIBUYENTE
SERVICIO DE RENTAS INTERNAS
 Fecha: 29 OCT. 2014 SC3286
 Usuario: [Firma]

Declaro que los datos contenidos en este documento son exactos y verdaderos, por lo que asumo la responsabilidad legal que de ella se deriven (Art. 97 Código Tributario, Art. 9 Ley del RUC y Art. 9 Reglamento para la Aplicación de la Ley del RUC).

Usuario: GNRA140806 **Lugar de emisión:** TULCAN/AV. CORAL Y **Fecha y hora:** 29/10/2014 11:15:01

Anexo 4. Autorización para realizar el tema de investigación



**COMPAÑÍA DE TRANSPORTE URBANO
"LOS MINGUEROS"
URBAMINGUEROS S.A.**

San Gabriel 08 de junio de 2016

Yo, Diego Jiménez en calidad de representante legal de la Compañía de Transporte Urbano Urbamingueros S.A, y en acuerdo con la junta general de accionistas tenemos a bien en

CERTIFICAR

Que la Sra. Ana Victoria López Báez tiene la respectiva autorización para desarrollar el tema de tesis titulado: **"ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACION DE LA CAJA COMUN EN LA COMPAÑIUA DE TRANSPORTE URBANO URBAMINGUEROS S.A, DE LA CIUIDAD DE SAN GABRIEL, CANTON MONTUFAR, PROVINCIA DEL CARCHI"**.

Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad, pudiendo el interesado hacer uso en lo que estime conveniente.

Atentamente


Diego Jiménez
GERENTE

 **COMPAÑIA DE
TRANSPORTE
URBAMINGUEROS S.A.**
SAN GABRIEL MONTUFAR CARCHI
GERENTE

Anexo 5. Fotos encuestas





Anexo 6. Constitución de la compañía.

DEL
CANTON MONTUJAR

República del Ecuador

Dr. Fernando Andino Cadena

COPIA: PRIMERA.

DE: CONSTITUCION DE LA COMPANIA DE TRANSPORTES URBANOS LOS MINGUEROS
URBAMINGUEROS S.A.

OTORGADA POR: CELSO HIPOLITO AGUIRRE BENAVIDES Y OTROS

A FAVOR DE:

EL: 02 de Diciembre del 2005

LUGAR: San Gabriel, 02 de Diciembre del 2005

Dirección: Cra. Bolívar No 08-38 Entre Sucre y Calderón
Frente al Sindicato de Choferes.

Telfs: Oficina 2291-825 Domicilio 2290-015

CONSEJO PROVINCIAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL CANTON
05 JUN 2006
CERTIFICA QUE EL PRESIDENTE DE LA COMPAÑIA ES MINGUEROS



Fernando Andino



1 CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTES URBANOS LOS
2 MINGUEROS UREBAMINGUEROS S.A.
3

5
6

7 OTORGADA POR: CELSO HIPÓLITO AGUIRRE BENAVIDES Y OTROS
8
9

12 CUANTIA: NOVECIENTOS SESENTA DOLARES

17 NUMERO: San Gabriel

19 *****
20 En la ciudad de San Gabriel, cabecera del Cantón Montúfar,
21 Provincia del Carchi, República del Ecuador, hoy día Viernes,
22 Dos de Diciembre del Año Dos Mil Cinco, ante mí, Doctor
23 Fernando Andino Cadena, Notario Público Primero del Cantón,
24 comparecen a la presente escritura pública de constitución de
25 SOCIEDAD ANÓNIMA, en forma libre y voluntaria los señores:
26 CELSO HIPÓLITO AGUIRRE BENAVIDES, casado, RUBEN MARCELO AGUIRRE
27 BENAVIDES, soltero, ANTONIO JOSE  CASADO, JOSE
28 DARWIN HERNÁNDEZ TANA, casado, DIEGO PATRICIO  ENRIQUETA

Anexo 7. Tabla de amortización del préstamo

Monto \$ 20,000.00
 Tiempo meses 36
 Interés Anual 11.50%
 Interés (Mens) 0.96%

Trimestre	Cuota	Capital	Interés	Saldo
0				\$ 20,000.00
1	\$ 659.52	\$ 467.85	\$ 191.67	\$ 19,532.15
2	\$ 659.52	\$ 472.34	\$ 187.18	\$ 19,059.81
3	\$ 659.52	\$ 476.86	\$ 182.66	\$ 18,582.95
4	\$ 659.52	\$ 481.43	\$ 178.09	\$ 18,101.51
5	\$ 659.52	\$ 486.05	\$ 173.47	\$ 17,615.46
6	\$ 659.52	\$ 490.71	\$ 168.81	\$ 17,124.76
7	\$ 659.52	\$ 495.41	\$ 164.11	\$ 16,629.35
8	\$ 659.52	\$ 500.16	\$ 159.36	\$ 16,129.20
9	\$ 659.52	\$ 504.95	\$ 154.57	\$ 15,624.25
10	\$ 659.52	\$ 509.79	\$ 149.73	\$ 15,114.46
11	\$ 659.52	\$ 514.67	\$ 144.85	\$ 14,599.79
12	\$ 659.52	\$ 519.61	\$ 139.91	\$ 14,080.18
13	\$ 659.52	\$ 524.59	\$ 134.94	\$ 13,555.60
14	\$ 659.52	\$ 529.61	\$ 129.91	\$ 13,025.98
15	\$ 659.52	\$ 534.69	\$ 124.83	\$ 12,491.30
16	\$ 659.52	\$ 539.81	\$ 119.71	\$ 11,951.48
17	\$ 659.52	\$ 544.99	\$ 114.54	\$ 11,406.50
18	\$ 659.52	\$ 550.21	\$ 109.31	\$ 10,856.29
19	\$ 659.52	\$ 555.48	\$ 104.04	\$ 10,300.81
20	\$ 659.52	\$ 560.80	\$ 98.72	\$ 9,740.01
21	\$ 659.52	\$ 566.18	\$ 93.34	\$ 9,173.83
22	\$ 659.52	\$ 571.60	\$ 87.92	\$ 8,602.22
23	\$ 659.52	\$ 577.08	\$ 82.44	\$ 8,025.14
24	\$ 659.52	\$ 582.61	\$ 76.91	\$ 7,442.53
25	\$ 659.52	\$ 588.20	\$ 71.32	\$ 6,854.33
26	\$ 659.52	\$ 593.83	\$ 65.69	\$ 6,260.50
27	\$ 659.52	\$ 599.52	\$ 60.00	\$ 5,660.98
28	\$ 659.52	\$ 605.27	\$ 54.25	\$ 5,055.71
29	\$ 659.52	\$ 611.07	\$ 48.45	\$ 4,444.64
30	\$ 659.52	\$ 616.93	\$ 42.59	\$ 3,827.71
31	\$ 659.52	\$ 622.84	\$ 36.68	\$ 3,204.87
32	\$ 659.52	\$ 628.81	\$ 30.71	\$ 2,576.07
33	\$ 659.52	\$ 634.83	\$ 24.69	\$ 1,941.24
34	\$ 659.52	\$ 640.92	\$ 18.60	\$ 1,300.32
35	\$ 659.52	\$ 647.06	\$ 12.46	\$ 653.26
36	\$ 659.52	\$ 653.26	\$ 6.26	(\$ 0.00)