



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE INGENIERÍA COMERCIAL
CARRERA DE DESARROLLO EMPRESARIAL**

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN
CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO
DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR
DE LA PROVINCIA DE
SANTA ELENA,
AÑO 2015”**

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo a la obtención del Título de:

INGENIERA EN DESARROLLO EMPRESARIAL

AUTORA: RECALDE ORRALA BETTY JOHANNA

TUTORA: ING. MERCEDES FREIRE RENDÓN, MSc

LA LIBERTAD – ECUADOR

2015

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE INGENIERÍA COMERCIAL
CARRERA DE DESARROLLO EMPRESARIAL**

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN
CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO
DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR
DE LA PROVINCIA DE
SANTA ELENA,
AÑO 2015”**

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo a la obtención del Título de:

INGENIERA EN DESARROLLO EMPRESARIAL

AUTORA: RECALDE ORRALA BETTY JOHANNA

TUTORA: ING. MERCEDES FREIRE RENDÓN, MSc

LA LIBERTAD – ECUADOR

2015

La Libertad, marzo del 2015

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación, **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2015”** elaborado por la Srta. **Recalde Orrala Betty Johanna**, egresada de la Escuela de Ingeniería Comercial, Facultad de Ciencias Administrativas, Carrera de Desarrollo Empresarial de la Universidad Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Ingeniera en Desarrollo Empresarial, me permito declarar que luego de haber dirigido científica y técnicamente el desarrollo y estructura final del trabajo, este cumple y se ajusta a los estándares académicos y científicos, razón por la cual la Apruebo en todas sus partes.

Atentamente,

ING. MERCEDES FREIRE RENDÓN, MSc
TUTORA

AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de Titulación o Graduación **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2015”**, elaborado por quien suscribe la presente declara que los datos, análisis, opiniones y comentarios que constan en este trabajo de investigación son de exclusiva propiedad, responsabilidad legal y académica de la autora. No obstante es patrimonio intelectual de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

La Libertad, marzo del 2015

Atentamente,

BETTY JOHANNA RECALDE ORRALA
C.C. 0919476325

DEDICATORIA

A DIOS, porque la gloria de todos mis logros siempre será para Él, a mis padres la Sra. Severina Orrala y el Sr. Fausto Recalde, por el amor incondicional que siempre me brindaron, por los sabios consejos y legado de vida que dejaron en mí, pues estos guiarán el resto de mis días.

A Vicky, por su complicidad de hermana y predisposición constante, a Wilson, por su respaldo de hermano mayor, a Julio, mi ejemplo de tenacidad, madurez y responsabilidad, a Patricia, mi hermanita menor, la protagonista de las lecciones de vida que me han permitido crecer como ser humano.

A mis tías, Carmen, Margarita y Lupe, por su amor, permanente interés y apoyo en mis proyectos de vida.

A Brianita, quien me ha hecho experimentar el orgullo de sentirme la tía más afortunada.

JOHANNA

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Estatal Península de Santa Elena, institución que me formó profesionalmente.

A las autoridades y colaboradores que son parte de la Carrera de Desarrollo Empresarial, por su gestión y apoyo.

A todos los docentes que de una u otra manera me brindaron su asesoría y valiosa dirección en la elaboración de este trabajo, y a su vez formaron parte de mi vida universitaria, durante cinco años que me dejan gratos recuerdos.

A mi familia, por la confianza depositada en mí, y por los gratos momentos compartidos, porque estos fueron parte de la inspiración y motivación a lo largo de esta etapa de mi realización profesional.

A los compañeros y amigos con los que compartí momentos inolvidables, que sin lugar a dudas marcaron positivamente mi etapa universitaria.

JOHANNA

TRIBUNAL DE GRADO.

Ing. Mercedes Freire Rendón, MSc.
DECANA DE LA FACULTAD
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS.

Econ. Félix Tigrero González MSc.
DIRECTOR DE LA ESCUELA
DE INGENIERÍA COMERCIAL

Ing. Mercedes Freire Rendón, MSc.
PROFESORA-TUTORA

Econ. Juan C. Olives Maldonado, MSc.
PROFESOR DE ÁREA

Ab. Joe Espinoza Ayala
SECRETARIO GENERAL

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE INGENIERÍA COMERCIAL
CARRERA DE DESARROLLO EMPRESARIAL**

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO
ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE
AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE
SANTA ELENA, AÑO 2015”**

Autora: Betty Johanna Recalde Orrala

Tutora: Ing. Mercedes Freire Rendón, MSc.

RESUMEN

El presente trabajo investigativo, contiene la realización de un Estudio que persigue comprobar la factibilidad, para la creación de un Centro Electromotriz Especializado, que cubra las expectativas percibidas simultáneamente al momento al momento de conocer las necesidades insatisfechas existentes en cuanto al servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico vehicular, diagnosticando con esto algo de la situación actual del mismo.

El parque automotor de la Provincia de Santa Elena, posee una amplia gama de posibilidades al momento de buscar asistencia vehicular, de ahí la existencia de los numerosos talleres independientes u oficiales de alguna marca, que por su rama de actividad se desempeñan en la parte mecánica, de carrocería, de pintura, o de la parte eléctrica, siendo este último el campo de acción en el que este proyecto pretende hacer inherencia, puesto que este un mercado que requiere modificaciones técnicas con grados de especialización, que en conjunto con manejos administrativos, se conviertan en alternativas hacia un cambio en el servicio que se oferta para los usuarios.

El proyecto se encuentra dividido en cuatro capítulos. Inicialmente se plantea introducciones metodológicas como el Problema, Los Objetivos, y la Justificación del trabajo. El primer capítulo comprende el Marco Teórico de la investigación, con su respectiva fundamentación. El siguiente capítulo contiene la Metodología, en la que se considera el diseño, modalidad y tipos de investigación utilizadas, la población y la muestra, consecutivamente en el capítulo tres se realiza el análisis de la información recolectada gracias las técnicas e instrumentos de recolección de datos. El siguiente capítulo, se direcciona al estudio de mercado, técnico, financiero y a criterios de evaluación del proyecto de Creación de un Centro Electromotriz Especializado, dirigido al Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena, Año 2015.

ÍNDICE GENERAL

PORTADA	i
CONTRAPORTADA.....	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO	v
TRIBUNAL DE GRADO.	vi
RESUMEN.....	vii
ÍNDICE DE CUADROS	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xvi
ÍNDICE DE ANEXOS	xvii
INTRODUCCIÓN	1
MARCO CONTEXTUAL	3
Planteamiento Del Problema.....	3
Formulación del Problema	6
Evaluación del Problema.....	6
Sistematización del Problema	8
Justificación.....	9
Objetivos	11
Objetivo General	11
Objetivos Específicos.....	11
Hipótesis.....	12
Operacionalización de las Variables	12
CAPÍTULO I.....	14
MARCO TEÓRICO	14
1.1. ANTECEDENTES DEL TEMA	14
1.1.1. Centros de mantenimiento vehicular	14
1.2. SANTA ELENA	16
1.2.1. Reseña Histórica	16
1.2.2. Características Demográficas.....	18
1.2.2.1. Ubicación Geográfica	18

1.2.2.2.	Población.....	18
1.2.2.3.	Organización económica y productiva.....	22
1.3.	ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR	23
1.4.	INFLACIÓN	24
1.5.	CANASTA FAMILIAR	26
1.6.	INFLACIÓN POR DIVISIONES DE CONSUMO	26
1.7.	PRODUCTO INTERNO BRUTO.....	28
1.8.	POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA (PEA)	30
1.8.1.	Relación de género en las actividades productivas.....	30
1.9.	MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN VEHICULAR.....	34
1.9.1.	Mantenimiento y Reparación Vehicular a nivel de PEA.....	34
1.9.2.	Negocios Establecidos.	37
1.10.	PARQUE AUTOMOTOR.....	40
1.10.1.	Clasificación del Parque Automotor.....	40
1.10.2.	Importancia del Parque Automotor.....	42
1.10.3.	Cifras estadísticas referentes al Parque Automotor	43
1.11.	NECESIDADES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	45
1.12.	CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO	46
1.12.1.	Características de la Tecnología Aplicada.....	46
1.13.	BASE LEGAL	47
1.13.1.	Objetivo Nacional	47
1.13.2.	Programa Estatal	48
1.14.	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD	49
1.14.1.	Fines de un Estudio de Factibilidad.....	50
1.14.2.	Elementos de un Estudio de Factibilidad.....	50
1.14.3.	Generalidades del Estudio de Mercado.....	51
1.14.4.	Generalidades del Estudio Técnico.....	52
1.14.5.	Generalidades del Estudio Organizacional	53
1.14.6.	Generalidades del Estudio Financiero	53
1.14.7.	Análisis de Sensibilidad.....	54
	CAPÍTULO II	55
	METODOLOGÍA	55
2.1.	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	55

2.2.	MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	55
2.3.	TIPOS DE INVESTIGACIÓN	56
2.4.	MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	57
2.5.	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	58
2.6.	POBLACIÓN Y MUESTRA.....	61
2.6.1.	Población.....	61
2.6.2.	Muestra	64
2.6.2.1.	Muestreo Probabilístico	64
2.7.	INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN	66
2.8.	PROCESAMIENTO DE LOS DATOS.....	67
2.9.	RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA OFERTA	67
2.10.	RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA DEMANDA	70
2.11.	DEMANDA INSATISFECHA.....	72
	CAPÍTULO III.....	74
	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	74
3.1.	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA ENTREVISTA	74
3.2.	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS	75
3.3.	CONCLUSIONES	89
3.4.	RECOMENDACIONES.....	90
	CAPÍTULO IV	91
	“CREACIÓN DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2015”	91
4.1.	PRESENTACIÓN.....	91
4.2.	BASE FILOSÓFICA DE LA ORGANIZACIÓN.....	92
4.2.1.	Misión	92
4.2.2.	Visión.....	92
4.2.3.	Objetivo General.....	93
4.2.4.	Objetivos Específicos.....	93
4.2.5.	Valores	93
4.2.6.	Principios	94
4.3.	NATURALEZA DEL PROYECTO.....	94
4.3.1.	Descripción de la empresa	94

4.4.	ORGANIZACIÓN	96
4.4.1.	Organigrama	96
4.4.2.	Distribución de funciones y responsabilidades	97
4.5.	ASPECTOS LEGALES DE CONFORMACIÓN	99
4.5.1.	Implicaciones Tributarias	100
4.5.2.	Implicaciones Comerciales	101
4.5.3.	Implicaciones Laborales	101
4.6.	NORMAS Y PROCEDIMIENTOS	101
4.6.1.	Para la prestación del servicio	101
4.6.2.	Control del proyecto	102
4.7.	ESTUDIO DE MERCADO	102
4.7.1.	Análisis del Mercado	102
4.7.1.1.	Potenciales Clientes	102
4.7.1.2.	Segmentación de Mercado	104
4.7.1.3.	Mercado Objetivo	105
4.7.2.	Mercado de Oferta	105
4.7.3.	Precio	105
4.7.4.	Amenaza de nuevos competidores	106
4.7.5.	Zona de influencia del proyecto	106
4.7.6.	Proveedores	107
4.8.	ESTUDIO TÉCNICO	107
4.8.1.	Descripción del servicio	107
4.8.2.	Características de los servicios	108
4.8.3.	Proceso del servicio	110
4.8.4.	Diagrama del flujo del proceso de producción	111
4.8.5.	Marca y etiqueta	112
4.8.6.	Localización	112
4.8.7.	Tamaño	113
4.8.8.	Capacidad	113
4.8.9.	Infraestructura, equipo y maquinaria	114
4.9.	ESTRUCTURA FINANCIERA DEL PROYECTO	116
4.9.1.	Ingresos por ventas	116
4.9.2.	Costo de producción	117
4.9.2.1.	Material Directo	118

4.9.2.2. Mano de Obra Directa.....	119
4.9.2.3. Costo de Fabricación.....	120
4.9.3. Estimación de Gastos.....	120
4.9.3.1. Gastos Administrativos.....	120
4.9.3.2. Gastos de Ventas.....	123
4.9.4. Capital de Trabajo.....	123
4.9.5. Financiamiento.....	124
4.9.6. Estado de Resultados Integrales Proyectados.....	126
4.9.7. Flujo de Caja Proyectado.....	127
4.9.8. Estado de Situación Financiera Proyectado.....	128
4.10. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL PROYECTO.....	131
4.10.1. VAN (Valor Actual Neto).....	131
4.10.2. TIR (Tasa Interna de Retorno).....	132
4.10.3. Pay Back.....	132
4.11. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD.....	132
CONCLUSIONES.....	134
RECOMENDACIONES.....	135
BIBLIOGRAFÍA.....	136

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1.-Operacionalización de las Variables	13
CUADRO 2.-Clasificación de los talleres automotrices.....	15
CUADRO 3.-División del Territorio de la Provincia de Santa Elena	18
CUADRO 4.-Población provincial por sexo.....	19
CUADRO 5.-Población oriunda y foránea de la Provincia de Santa Elena....	20
CUADRO 6.-Población por edades de la Provincia de Santa Elena.	20
CUADRO 7.-Ramas de Actividades.....	23
CUADRO 8.-Índices de Precios al Consumidor y sus Variaciones.....	24
CUADRO 9.-Inflación: Variaciones mensuales	25
CUADRO 10.-Clasificación de la Población.....	31
CUADRO 11.-Incidencia de Trabajo según Género.....	33
CUADRO 12.-Número de Empresas , año 2012	37
CUADRO 13.- Clasificación de las Empresas por su Tamaño.....	38
CUADRO 14.-Porcentaje de empresas, año 2012-2014.....	39
CUADRO 15.- Tipos de negocios o talleres dispuestos para vehículos	39
CUADRO 16.-Clasificación del Parque Automotor	41
CUADRO 17.-Número de vehículos matriculados según provincias.....	43
CUADRO 18.-Número de vehículos matriculados, según clase y uso-país ...	44
CUADRO 19.-Número de vehículos, por clase y por uso-Santa Elena.....	45
CUADRO 20.-Base Legal.....	48
CUADRO 21.-Cuadro de Involucrados	49
CUADRO 22.-Cifras locales con respecto a las nacionales	62
CUADRO 23.- Población Total de Clientes	63
CUADRO 24.- Población	64
CUADRO 25.- Muestra	66
CUADRO 26.-Talleres Eléctricos Automotrices en la Prov. de Santa Elena.	67
CUADRO 27.-Vehículos que ingresan a Talleres Eléctricos.	68
CUADRO 28.-Proyección de la oferta.....	68
CUADRO 29.-Proyección de vehículos que cubre la oferta existente	69
CUADRO 30.-Vehículos Matriculados (2010).....	70
CUADRO 31.-Vehículos M 2001-2011	70
CUADRO 32.-Cálculo de la proyección.....	71

CUADRO 33.- Demanda proyectada vehículos M 2001-2011	72
CUADRO 34.- Demanda insatisfecha	73
CUADRO 35.-Género de los encuestados	75
CUADRO 36.- Propietario y/o Responsable del vehículo.....	76
CUADRO 37.- Clase de vehículo del encuestado	77
CUADRO 38.-Tipo de taller al que acude el encuestado	78
CUADRO 39.-Preferencia de visita del encuestado	79
CUADRO 40.-Consideraciones al elegir un sitio para su vehículo	80
CUADRO 41.-Nivel de agrado hacia los talleres independientes	81
CUADRO 42.-Seguimiento del trabajo realizado.....	82
CUADRO 43.-Frecuencia de visita por año al taller	83
CUADRO 44.- Nivel de satisfacción referente al precio	84
CUADRO 45.- Gasto en el mantenimiento eléctrico del vehículo	85
CUADRO 46.- Servicio que brindan los talleres independientes.....	86
CUADRO 47.- Oferta de servicio eléctrico vehicular	87
CUADRO 48.- Creación de un centro electromotriz especializado	88
CUADRO 49.- Distribución de funciones y responsabilidades.....	97
CUADRO 50.- Vehículos según su clase y uso (M 2001-2011)	103
CUADRO 51.- Tasa de crecimiento de vehículos matriculados.....	103
CUADRO 52.- Vehículos matriculados en Santa Elena al año 2012	104
CUADRO 53.- Precio	106
CUADRO 54.- Proveedores de equipos especializados y otros	107
CUADRO 55.- Subsistemas del sistema eléctrico de un vehículo.....	109
CUADRO 56.- Proceso del servicio	110
CUADRO 57.- Flujo del proceso.....	111
CUADRO 58.- Maquinarias y Equipos	114
CUADRO 59.- Ingresos por ventas	117
CUADRO 60.- Costos de producción	118
CUADRO 61.- Material Directo.....	119
CUADRO 62.- Mano de Obra Directa.....	119
CUADRO 63 .-Costo Total de Mano de Obra Directa	120
CUADRO 64 .-Costos Indirectos de Fabricación	120
CUADRO 65.- Sueldos y Salarios	121
CUADRO 66.- Presupuesto de Suministro de Oficina	121

CUADRO 67.- Presupuesto de servicios básicos para la administración	122
CUADRO 68.- Gastos Administrativos	122
CUADRO 69.- Gastos de Venta	123
CUADRO 70.- Capital de Trabajo	124
CUADRO 71.- Financiamiento	124
CUADRO 72.- Condiciones del Crédito	125
CUADRO 73.- Tabla de Amortización	125
CUADRO 74.- Estado de Resultados Integrales Proyectados	127
CUADRO 75.- Flujo de Caja Proyectado	127
CUADRO 76.- Estado de Situación Financiera Proyectado	128
CUADRO 77.- Cálculo de TIR Y VAN	131
CUADRO 78.- Análisis de Sensibilidad	132

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1.-Nivel de Instrucción en la Provincia de Santa Elena	21
GRÁFICO 2.-Inflación Anual 2013-2014	26
GRÁFICO 3.-Evolución mensual de la Inflación de Bienes y Servicios.	27
GRÁFICO 4.-Inflación mensual del IPC y por Divisiones de Consumo	28
GRÁFICO 5.-PIB Nominal del Ecuador (En millones USD)	29
GRÁFICO 6.-PEA de la Prov. de Santa Elena	32
GRÁFICO 7.-PEA Área Urbana y Rural – Cifras Nacionales 2012	34
GRÁFICO 8.-PEA Área Urbana y Rural-Cifras Nacionales 2013	35
GRÁFICO 9.-PEA 2013 de Santa Elena - Rama de Actividades CIIU4.....	36
GRÁFICO 10.- Técnicas de Recopilación Documentales	59
GRÁFICO 11.- Proyección de vehículos que cubre la oferta existente.....	69
GRÁFICO 12.- Demanda Projectada Santa Elena.....	72
GRÁFICO 13.- Demanda Insatisfecha	73
GRÁFICO 14.- Género de los encuestados	75
GRÁFICO 15.- Propietario y/o Responsable del vehículo.	76
GRÁFICO 16.- Clase de vehículo del encuestado.....	77
GRÁFICO 17.- Tipo de Taller al que acude el encuestado	78
GRÁFICO 18.- Preferencia de visita del encuestado.....	79
GRÁFICO 19.- Consideraciones al elegir un sitio para su vehículo	80
GRÁFICO 20.-Nivel de agrado hacia los talleres independientes.....	81
GRÁFICO 21.- Seguimiento del trabajo realizado	82
GRÁFICO 22.- Frecuencia de visita por año al taller.....	83
GRÁFICO 23.- Nivel de satisfacción referente al precio	84
GRÁFICO 24.- Gasto en el mantenimiento eléctrico del vehículo	85
GRÁFICO 25.- Servicio que brindan los talleres independientes	86
GRÁFICO 26.- Oferta de servicio eléctrico vehicular.....	87
GRÁFICO 27.- Creación del centro electromotriz especializado.....	88
GRÁFICO 28.- Organigrama Funcional.....	96
GRÁFICO 29.- Zona de Influencia.....	106
GRÁFICO 30.- Herramientas	108
GRÁFICO 31.- Logo – etiqueta.....	112
GRÁFICO 32.- Croquis	112
GRÁFICO 33.- Diseño de la planta	113

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1.- Encuesta	139
ANEXO 2.-Talleres eléctricos vehiculares de Santa Elena	141
ANEXO 3.-Instrumento para la validación.....	142
ANEXO 4.- Guía de Entrevista.....	145
ANEXO 5.- Carta Aval	147
ANEXO 6.- Certificado de Revisión de la Redacción y Ortografía	148

INTRODUCCIÓN

La provincia de Santa Elena describe un constante crecimiento de su parque automotor, manifestándose con ello la necesidad de atender los requerimientos específicos de este sector, y que actualmente presentan muchas deficiencias en la atención brindada en cuanto a mantenimiento y reparación vehicular.

Es así que nace la necesidad de la existencia de un sitio donde los usuarios encuentren un servicio completo, de tal forma que se facilite el proceso ya mencionado, reduciéndoles distancia (viajes fuera de la provincia para realizar reparaciones) tiempo y dinero, direccionado el presente trabajo a la realización de un estudio de factibilidad, que posibilite la creación de un Centro Electromotriz especializado, dirigido al parque automotor de Santa Elena, puesto que las exigencias de este mercado son muchas, debido a la modernización de unidades de transporte, y la incorporación de nuevos procesos, entre los cuales y a modo de ejemplo se puede citar la Gestión Electrónica en el Sistema de Inyección de Combustible, la misma que está basada en el mejor control de las emisiones del vehículo, para lo cual se requiere a más de personal técnico especializado, la infraestructura física equipada con tecnología necesaria que se adapte a los requerimientos.

Este trabajo investigativo se encuentra dividido en tres unidades; la primera puntualizará acercamientos teóricos contenidos en la Operacionalización de las Variables con temas que hacen referencia al Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena, al estudio de factibilidad como modalidad de investigación entre otras dimensiones inherentes a la propuesta; con la finalidad de conseguir argumentación objetiva, que respalde el proceso de investigación. En la segunda unidad se citan las herramientas metodológicas que permitirán la recolección de información con las que se puedan describir las necesidades del sector, mencionado así técnicas de investigación como la documental y la de campo, y a su vez instrumentos como el

registro de observación, la guía de entrevistas, y el cuestionario. Mientras que en la tercera unidad se plantea la propuesta de trabajo, que a través de un análisis de mercado, técnico y financiero, pretende demostrar la viabilidad económica que viabilice la creación de un Centro Electromotriz especializado dirigido al parque automotor de la Provincia de Santa Elena, mostrando resultados válidos que respondan al objetivo que persigue este proceso y por ende la argumentación exacta que conlleven a la solución de problemas anteriormente mencionados.

Para el desarrollo de esta investigación se estima un lapso de tiempo de ocho meses, dispuestos según un cronograma de actividades, que se encuentra organizado secuencialmente indicando aspectos técnicos inherentes a la propuesta; destacando también un presupuesto que ayudará al cumplimiento de las metas previstas, ejerciendo con ello un buen manejo del tiempo y los recursos.

MARCO CONTEXTUAL

TEMA: “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2015”

Planteamiento Del Problema

La provincia de Santa Elena en sus pocos años de creación ha demostrado ser una provincia que impulsa el desarrollo socio-económico de sus habitantes y de la región, mejorando con ello sus condiciones y calidad de vida.

Una de las mejoras que busca esta joven provincia está en el ámbito del parque automotor, el mismo que va en aumento y/o se renueva constantemente incorporando nuevas tecnologías, modernizando unidades de transporte para brindar un mejor servicio a los usuarios según sea el caso o buscando comodidad cuando se trata de vehículos personales; mas sin embargo es importante mencionar que existen condiciones que propician el desgaste de estos, disminuyendo su vida útil, y este proceso por ende alimenta la contaminación ambiental.

Con respecto a lo anteriormente citado se sostiene que el parque automotor de la Provincia de Santa Elena, según el Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en ámbito de operación comprende al transporte público de pasajeros que a su vez son urbano, intraprovincial e interprovincial, el transporte comercial de bienes (carga pesada), el transporte comercial de pasajeros que podrá prestarse en ámbito de operación cantonal y dentro de la jurisdicción definida por la autoridad competente el transporte comercial de bienes (carga liviana) y el mixto (pasajeros y carga liviana) podrá prestarse dentro de la jurisdicción definida por la autoridad competente, por último el transporte por cuenta propia de bienes y personas que al igual que el transporte público podrá prestarse en los ámbitos de operación urbano, intraprovincial, e interprovincial; se encuentra de cierta forma desatendido,

estableciendo con ello una demanda de servicio insatisfecha debido a que las actuales exigencias se direccionan hacia conseguir un servicio de mantenimiento y reparación al alcance de los clientes, mejorado y completo, en términos de distancia y tiempo.

Los talleres automotrices que actualmente existen son talleres grandes y pequeños que desarrollan sus actividades a través de conocimientos empíricos, debido a que la mayoría de estos han surgido como resultado de emprendimientos por subsistencia cuyos propietarios mayormente están caracterizados por un bajo nivel de estudios, y que a su vez no se han planteado perspectivas de crecimiento, hecho que de alguna forma ya es parte de la cultura poco emprendedora o conformista.

Otro panorama es el que muestran los tecnicentros que a nivel de la provincia de Santa Elena son once aproximadamente, mencionando que diez de estos están ubicados en el cantón La Libertad y uno Santa Elena. Estos cumplen con cierto grado de especialización pero sin embargo, no satisfacen la necesidad completa del mercado, debido a que no poseen las herramientas tecnológicas necesarias que se adapten a las nuevas exigencias.

Uno de los problemas más generales es el poco alcance de las herramientas tecnológicas necesarias, que en la mayoría de los casos se debe al desconocimiento de la existencia de las mismas, hecho que orilla a que los talleres se desempeñen de una forma muy limitada con respecto al servicio que brindan, a más de la mala administración de recursos tangibles e intangibles, visto en la pérdida de activos (herramientas por ejemplo) por la falta de control.

Actualmente no existe un centro electromotriz especializado, que cumpla con las funciones de diagnóstico mantenimiento y reparación completo del parque automotor de Santa Elena dado el constante crecimiento vehicular y las características de este entorno (anteriormente mencionadas). Las exigencias de este mercado son muchas, entre las cuales y modo de ejemplo se puede citar la Gestión

Electrónica en el Sistema de Inyección de Combustible, la misma que está basada en el mejor control de las emisiones del vehículo, esto quiere decir, que disminuye al mínimo los gases contaminantes emanados por el vehículo (escape, carter y tanque de combustible), cumpliendo con las normativas de "aire limpio", sugeridas por organismos internacionales, y como un sistema sofisticado; de ahí la necesidad de un sitio donde los usuarios encuentren este tipo de servicio completo, de tal forma que se facilite el proceso de ,manteniendo vehicular, reduciéndoles distancia (viajes fuera de la provincia para realizar reparaciones) tiempo y dinero.

Todo lo anteriormente mencionado abarca un aspecto importante referente a la seguridad vial provincial, ya que según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial las estadísticas dicen que de los factores que intervienen en los accidentes de tránsito cerca del 10% son causados por el factor "vía y su entorno", mientras que el 90% por los factores "hombre" y "vehículo"; en esta última, el empoderamiento de la revisión y el hecho de facilitar el mantenimiento vehicular, mejoraría sobremanera la situación actual.

El presente trabajo se direcciona a la solución de los problemas ya planteados a través de un estudio o proyecto de factibilidad, entendiendo a este como un conjunto de variables que posibilitan tomar decisiones vinculadas a un proceso de inversión en el sector real, apreciar las ventajas y desventajas originadas en la asignación de recursos destinados a la obtención de bienes y/o servicios conceptualización relacionada de forma directa con la definición de Gabriel Baca Urbina en su libro "Evaluación de Proyectos" definido como "la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de una problemática que tiende a resolver, entre tantas, una necesidad humana".

Este estudio de factibilidad debe intentar simular con el máximo de precisión lo que le sucedería al proyecto si fuese implementado, aunque difícilmente pueda determinarse con exactitud el resultado que se logrará en su puesta en marcha. que en este caso esta direccionado a la creación de un centro electromotriz que transforme el panorama del sector, que se encuentra caracterizado por deficientes

manejos técnicos- especializados hecho que incide de forma directa en el mejoramiento del actual servicio de mantenimiento y reparación del parque automotor de la provincia de Santa Elena.

Formulación del Problema

¿Qué tan factible es la creación de un CENTRO ELECTROMOTRIZ especializado que mejore el actual servicio de mantenimiento y reparación del parque automotor de la provincia de Santa Elena?

Evaluación del Problema

La evaluación del problema permitirá conocer si el objeto de estudio cumple con los requerimientos indispensables, pues según el libro Introducción a la Metodología de la Investigación Educativa, cuando en una investigación el investigador ha logrado detectar y delimitar el problema que se constituirá en un centro de su investigación, tiene pendiente una decisión muy importante que tomar ¿es viable el problema de investigación elegido?, para responder a esta pregunta debe evaluar el problema para decidir si en ese momento y lugar, con los recursos que se dispone es oportuno abordarlo; tiene que preguntarse además ¿es posible su solución? ¿El problema elegido es significativo?; y es así que el planteamiento del problema del presente trabajo se evaluará bajo los siguientes aspectos generales:

Delimitado. Se encuentra descrito en un ambiente dentro de la Provincia de Santa Elena, caracterizando una situación actual en tiempo real, que pretende cubrir una necesidad identificada dentro del parque automotor.

Claro. El planteamiento del problema está contextualizado de tal forma que brinda las pautas necesarias para dar a conocer la necesidad del Parque automotor de la Provincia de Santa Elena, a la vez que describe el entorno que rodea el proyecto, ampliando la posibilidad de ejecución que gira entorno a mencionada necesidad.

Evidente. El entorno que describe la situación actual del proyecto es la existencia de talleres de mantenimiento y reparación artesanales, y en una escala superior los tecni-centros, los mismos que no alcanzan a cubrir en su totalidad la exigencia de este mercado, generando retrasos y pérdida de dinero en los transportistas, y en usuarios de vehículos propios (comprendidos entre los beneficiarios), por la mala administración del tiempo a más de la mala calidad en el servicio de mantenimiento y reparación.

Concreto. Dentro del planteamiento del problema se citan de forma precisa y adecuada las inherencias que trae consigo la realización del proyecto puesto que aunque envuelve muchos aspectos secundarios, para el caso se mencionan los beneficios directos que se evidenciarían con la creación de este Centro Electromotriz Especializado.

Relevante. Es relevante por el hecho de que sirve como trabajo de tesis que deberá ser presentado previo a la obtención del título de Ingeniero en Desarrollo Empresarial, hecho que genera que sea resuelto científicamente.

Original. Aún no existe un centro electromotriz especializado, que cumpla con las funciones de diagnóstico mantenimiento y reparación completo, y que además cubra todas las exigencias del parque automotor de Santa Elena (citadas en el planteamiento del problema), dado el constante crecimiento vehicular y las características de este entorno.

Contextual. Dentro del contexto educativo de la Carrera de Desarrollo Empresarial, se citan que sus líneas investigación convergen en núcleos temáticos que orientan las investigaciones institucionales realizadas por el Instituto de Investigaciones y se han definido en Emprendimiento y Desarrollo Local, y Desarrollo Empresarial; en la primera definición se encuentra inmerso el emprendimiento con innovación y valor agregado para la producción de bienes y servicios, y de la segunda se desprende la Creación de Empresas, con ello se justifica que el presente trabajo pertenece a la práctica social que argumenta la existencia de la Carrera.

Factible. Este trabajo tiene como estudio de factibilidad inmersas herramientas básicas como el estudio técnico, estudio de mercado, el estudio administrativo, el estudio financiero, a través de los cuales se pretende demostrar su viabilidad, entendiendo que se posibilitará la toma de decisiones vinculadas a un proceso de inversión en el sector real, apreciar las ventajas y desventajas originadas en la asignación de recursos destinados a este proyecto de creación de un centro electromotriz que transforme el panorama del sector, que se encuentra caracterizado por deficientes manejos técnicos hecho que incide de forma directa en el mejoramiento del actual servicio de mantenimiento y reparación del parque automotor de la provincia de Santa Elena.

Identifica los productos esperados. El empoderamiento de la revisión y el hecho de facilitar el mantenimiento vehicular, mejoraría sobremanera la situación actual dado que según el borrador del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2011-2016 las estadísticas dicen que de los factores que intervienen en los accidentes de tránsito cerca del 10% son causados por el factor “vía y su entorno”, mientras que el 90% por los factores “hombre” y “vehículo”; y en esta última donde mejoraría la situación actual la intervención de los factores inicialmente mencionados. A esto se acota el hecho de que las exigencias de este mercado son muchas (descripción expuesta en el planteamiento del problema), y que cubriéndolas se solucionan problemas como la emanación de gases contaminantes del vehículo o medio de transporte, por todo esto se convierte en un trabajo útil con soluciones alternativas.

Variables. En esta investigación intervienen las siguientes variables; V. INDEPENDIENTE Estudio de factibilidad para la creación de un Centro Electromotriz especializado, y V. DEPENDIENTE Parque Automotor de la Prov. de Santa Elena.

Sistematización del Problema

1. ¿Existen o hay teorías referentes al tema de investigación?

2. ¿A través de que técnicas e instrumentos de investigación se puede llegar a conocer el mercado al que esta direccionado el servicio de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico?
3. ¿De qué sirven los resultados obtenidos en la aplicación de los instrumentos de investigación?
4. ¿Qué aspectos se deben conocer para viabilizar el proyecto de investigación con el que se mejore el actual servicio de mantenimiento y reparación que recibe el parque automotor de la provincia de Santa Elena?
5. ¿A través de qué propuesta se pueda dar solución al problema planteado?

Justificación

El presente estudio busca, mediante la aplicación de acercamientos teóricos referentes al estudio de factibilidad , en el que están comprendidos el estudio de mercado, el estudio técnico, el estudio de la organización y el estudio financiero; describir y argumentar las situaciones en las que se desenvuelve el parque automotor de la provincia de Santa Elena, contrastando estos conceptos al mismo tiempo que se genera una idea más clara del tema y su aplicabilidad proyectando la posibilidad de implementar un servicio de mantenimiento y reparación automotriz integral, enfocado en resolver problemas de índole técnico automotriz a nivel de la Provincia de Santa Elena, dado que este es un proceso fundamental para alargar la vida útil de los vehículos, pues este medio de transporte, ya no es un lujo en la sociedad, sino más bien una herramienta que el hombre utiliza como fuente de trabajo.

Especializados en el tema sostienen que de un buen mantenimiento más aún si son periódicos, depende la vida útil de un vehículo e incluso de ello depende el realizar gastos innecesarios, que influyen en la economía de los propietarios.

A través de la utilización de técnicas de investigación y métodos sistemáticos, se direcciona este trabajo hasta modelar el objeto de estudio mediante la determinación de sus principales componentes, así como las relaciones entre ellos, que determinan por un lado la estructura del objeto y por otro su dinámica. Según el enfoque de investigación, se trata de una investigación cuali-cuantitativa porque se fundamenta en la cuantificación y descripción de las variables y el sustento de la información en base a datos numéricos a través de los años.

Al consolidar esta información esto se traduce al establecimiento de datos del mercado automotriz inicialmente a través de técnicas como la observación directa e indirecta.

En el año 2007 a raíz de la provincialización el parque automotor se incrementó en un 40% según datos de la comisión provincial de tránsito, transporte y seguridad vial, lo que nos permite proyectarnos a brindar servicio de mantenimiento integral las 24 horas del día ante un creciente parque automotor, y considerando temporadas de mayor afluencia turística. Mediante este proyecto se busca cubrir las necesidades inmediatas en cuanto a reparación integral, debido a la insuficiente cultura y educación en la manutención preventiva de los automotores considerando además en brindar la asistencia técnica de calidad, utilizando equipos de última generación que garanticen la seguridad y la eficiencia del servicio. Además se pretende establecer soluciones concretas a los problemas del servicio de mantenimiento y reparación que recibe el parque automotor de la provincia de Santa Elena descritos anteriormente, recalcando que la mayoría de los talleres, no cuentan con personal calificado, lo que ocasiona fallas en la calidad del servicio y no brindan la garantía necesaria. Por ello se determina que la demanda insatisfecha encontrada en la provincia es muy amplia.

El presente proyecto se aplicará precisamente para mejorar y brindar un servicio integral y de calidad al parque automotor en la provincia, e inclusive educar a la comunidad y a los propietarios a que realicen mantenimientos preventivos periódicos para alargar la vida útil del parque automotor.

Objetivos

Objetivo General

Elaborar un Estudio de Factibilidad, a través de un análisis de mercado, técnico, y financiero, que determinará la viabilidad de la propuesta para la creación de un Centro Electromotriz especializado dirigido al parque automotor de la Provincia de Santa Elena.

Objetivos Específicos

1. Fundamentar el marco teórico del proceso de factibilidad en función de los diferentes autores que guíen el proceso de la investigación.
2. Diseñar las técnicas e instrumentos de investigación considerando las dimensiones e indicadores determinados en la operacionalización de las variables que permita la recopilación de la información de los elementos que conforman la población o muestra veraz y confiable.
3. Analizar la factibilidad del proyecto, considerando los resultados obtenidos en la aplicación de los instrumentos de investigación que determinen la situación actual de los talleres y centros de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico.
4. Viabilizar la creación de un centro Electromotriz especializado, determinando los indicadores de factibilidad técnica-económica, y con ello se mejore el actual servicio de mantenimiento y reparación que recibe el parque automotor de la provincia de Santa Elena.
5. Concretar el estudio de factibilidad, como una propuesta que al considerar los factores, estrategias y metodologías descritas, conlleven a la solución al problema planteado.

Hipótesis

El Estudio de Factibilidad mediante un análisis de mercado, técnico y financiero permitirá conocer la viabilidad para la creación de un Centro Electromotriz especializado dirigido al parque automotor de la Provincia de Santa Elena.

Operacionalización de las Variables

Identificación de Variables

- VARIABLE INDEPENDIENTE: Estudio de Factibilidad.
- VARIABLE DEPENDIENTE: Creación de un Centro Electromotriz especializado dirigido al Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena.

CUADRO 1.-Operacionalización de las Variables

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
<p align="center">VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p align="center">Estudio de Factibilidad</p> <p>Estudio de Factibilidad.- Conjunto de variables que posibilitan tomar decisiones vinculadas a un proceso de inversión en el sector real, apreciar las ventajas y desventajas originadas en la asignación de recursos destinados a la obtención de bienes y/o servicios conceptualización relacionada de forma directa con la definición de Gabriel Baca Urbina en su libro “Evaluación de Proyectos” definido como “la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de una problemática que tiende a resolver, entre tantas, una necesidad”.</p>	<p align="center">Estudio de Factibilidad</p>	<p>Concepto</p> <p>Fines</p> <p>Elementos</p> <p>Estudio de mercado</p> <p>Estudio técnico</p> <p>Estudio organizacional</p> <p>Estudio financiero</p> <p>Estudio organizacional</p> <p>Análisis de sensibilidad</p>
<p align="center">VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p align="center">Creación de un Centro Electromotriz especializado dirigido al Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena.</p> <p>Centro Electromotriz especializado.- Es una propuesta a través de la cual se pretende brindar un servicio especializado de mantenimiento y reparación, edificado y equipado con tecnología que dará calidad al trabajo que este venda. Debido a que actualmente solo existen talleres artesanales y en un grado más alto los tecni-centros; este será un sitio que junto con la novedad de su existencia, traerá consigo la satisfacción de la necesidad insatisfecha dentro del parque automotor de la Provincia de Santa Elena.</p> <p>Parque Automotor.- Es el conjunto de vehículos que en ámbito de operación se establecen como transporte público de pasajeros que a su vez son urbano, intraprovincial e interprovincial, el transporte comercial de bienes (carga pesada),el transporte comercial de pasajeros que podrá prestarse en ámbito de operación cantonal y dentro de la jurisdicción definida por la autoridad competente el transporte comercial de bienes (carga liviana) y el mixto (pasajeros y carga liviana) podrá prestarse dentro de la jurisdicción definida por la autoridad competente, por último el transporte por cuenta propia de bienes y personas que al igual que el transporte público podrá prestarse en los ámbitos de operación urbano, intraprovincial, e interprovincial.</p> <p>Provincia de Santa Elena.-Santa Elena es una provincia de la costa de Ecuador creada el 7 de noviembre de 2007, la más joven de las 24 actuales, con territorios que anterior a esa fecha formaban parte de la provincia del Guayas, al oeste de ésta.</p>	<p align="center">Centro Electromotriz especializado</p>	<p>Base legal</p> <p>Centros de mantenimiento y reparación vehicular</p> <p>Especialización</p> <p>Tecnología aplicada</p> <p>Características</p> <p>Importancia</p>
	<p align="center">Parque Automotor</p>	<p>Antecedentes</p> <p>Clasificación</p> <p>Importancia</p> <p>Cifras estadísticas</p> <p>Necesidades del sector</p>
	<p align="center">Provincia de Santa Elena</p>	<p>Antecedentes</p> <p>Costumbres y Cultura</p> <p>Población</p> <p>Provincialización</p> <p>Actividades Socio-económicas y su efecto en la población.</p>

Fuente: Matriz de Operacionalización de las Variables. Paredes Wilson y Paredes Nataly.2011 (Pág. 25)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. ANTECEDENTES DEL TEMA

1.1.1. Centros de mantenimiento vehicular

Los talleres de mantenimiento y reparación vehicular, surgen debido a la necesidad y aumento del Parque Automotor, el mismo que al estar en constante crecimiento y renovación hace que la existencia de estos en el mercado, tenga razón de ser, pues se puede observar una amplia gama de vehículos modernos los mismos que representan la exigencia en cuanto a el grado de especialización que debería caracterizar a la mayoría de estos lugares (talleres).

Los talleres de reparación de automóviles, se caracterizan generalmente por ser una fuente de empleo, para personas que poseen conocimientos y habilidades sobre el funcionamiento de los mismos. Por su parte, Casanova A. Rubén, y Barrera D. Óscar. (2011), definen a los talleres de reparación de vehículos automóviles y de sus equipos componentes como:

Aquellos establecimientos industriales en los que se efectúan operaciones encaminadas a la restitución de las condiciones normales del estado y de funcionamiento de vehículos automóviles o de equipos y componentes de los mismos, en los que se hayan puesto de manifiesto alteraciones en dichas condiciones con posterioridad al término de su fabricación.(Pág. # 67).

La mayoría de estos talleres, significan una opción entre tantas que se puede escoger como sitio en el cual se repare un vehículo, teniendo en cuenta tiempo de permanencia, los repuestos utilizados, las técnicas de reparación aplicadas, la

calidad de equipos, herramientas y procesos, y un factor importante el costo de reparación.

Actualmente en nuestro medio se pueden observar una oferta muy variada de talleres que se diferencian por el direccionamiento que le dan al servicio que brindan, o dicho de otra manera mencionado servicio, se encuentra fragmentado, originando el hecho de encontrar el mantenimiento requerido de acuerdo al taller; siendo que la clasificación que presenta Casanova A. Rubén, y Barrera D. Óscar. (2011), se adapta mucho a la realidad descrita y es la siguiente:

CUADRO 2.-Clasificación de los talleres automotrices

CLASIFICACIÓN DE LOS TALLERES AUTOMOTRICES		
Según la relación con los fabricantes de vehículos	Por su rama de actividad	Por su campo parcial de actividad
<p>-Talleres genéricos, o independientes: los que no están vinculados a ninguna marca.</p> <p>-Talleres oficiales de marca: los que están vinculados a talleres de marca.</p>	<p>-De mecánica: trabajos de reparación o sustitución en el sistema mecánico del vehículo, incluidas sus estructuras portantes y equipos y elementos auxiliares excepto el equipo eléctrico.</p> <p>-De electricidad/electrónica: trabajos de reparación o sustitución en el equipo eléctrico-electrónico del automóvil</p> <p>-De carrocerías: trabajos de reparación o sustitución de elementos de carrocería no portantes, guarnicionería y acondicionamiento interior y exterior de los mismos</p> <p>-De pintura: trabajos de pintura, revestimiento y acabado de carrocerías.</p>	<p>Son especializados en realizar trabajos limitados a actividades de instalación, reparación o sustitución sobre determinadas partes, equipos o sistemas del vehículo:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Neumáticos -Radiadores -Equipos de inyección -Lunas y parabrisas

Fuente: Logística y Comunicación en un taller de vehículos (Pag.68)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Adicionalmente, los vehículos son cada vez más seguros y los clientes más exigentes, hechos que obligan a contar con un taller que este en capacidad de reparar el vehículo técnicamente y devolverle luego de la reparación, las condiciones de seguridad originales. A nivel de la Provincia de Santa Elena, los talleres atraviesan problemas organizacionales (de trabajo), que deberían obligar a

los propietarios a informarse acerca de cuáles son los factores que requieren ser mejorados, puesto que esto no se da en la mayoría debido a cuestiones de cultura, y nivel académico, porque vale la pena destacar que los propietarios de estos lugares, aprendieron una profesión para subsistir, como un proceso empírico.

El surgimiento, permanencia y aceptación en el mercado de este tipo de establecimientos depende en gran parte del enfoque empresarial con el que deberían en su mayoría ser considerados y manejados, pues en ello incurren factores financieros, materiales, técnicos y humanos, que al estar debidamente integrados y con orientación de calidad hacia la satisfacción del cliente, se conviertan en una opción rentable de negocio, dando paso a la aparición de Centros de Mantenimiento Vehicular Especializados.

Y es así que el presente trabajo de investigación se fundamenta con muchas de las realidades ya descritas y de una forma técnica se presenta como un Estudio de Factibilidad, en el que se plantea de forma sistemática el camino a seguir para favorecer el nivel productivo y competitivo de los talleres, y a su vez presentarse como una pauta con carácter propositivo, a través de la que negocios afines puedan planear, organizar, y aplicar acciones de mejora.

1.2. SANTA ELENA

1.2.1. Reseña Histórica

Santa Elena antes del descubrimiento se llamó Sumpa, adjetivo que en lengua Chimú significa punta, considerada también como uno de los centros de civilización más antigua de América según lo citado por Leonardo Rivadeneira Chaw (2009) donde también describe lo siguiente:

Los restos encontrados por la Dra. Karen Sthoert, a lo que se denominó Cultura Las Vegas, junto a los restos culturales de Valdivia descubiertos por Emilio Estrada Ycaza, además de los trabajos de Julio Viteri Gamboa, las

investigaciones de los arqueólogos José Marcos y el Dr. Latrapp, descubridores e investigadores de la Cultura Real.

Los trabajos de los norteamericanos Clifford Evans y su esposa Betty Meggers que en coautoría con Emilio Ycaza, descubrieron la Cultura Valdivia, mostrando al mundo nuestros orígenes.

Estos análisis hechos por estudiosos arqueólogos nacionales y extranjeros hablan claramente de la importancia de nuestra civilización ancestral, su conformación, su forma de vida, su capacidad para: la pesca, el trueque, la habilidad para la elaboración de figuras y piezas de cerámica, que dejaron huella en nuestros artesanos que hasta el presente diseñan cerámicas y las ofrecen a los turistas como medio de subsistencia (Pág. #10)

La actual Provincia de Santa Elena comprende tres cantones Santa Elena, Salinas y La Libertad.

El cantón Santa Elena, creado el 22 de enero de 1.839, consta de su cabecera cantonal (Santa Elena) y seis parroquias rurales: Manglaralto, Colonche, San José de Ancón, Atahualpa, Chanduy y Simón Bolívar, comprende 63 comunas con un total de 130 recintos.

El cantón Salinas, creado el 22 de diciembre de 1.936, se divide en: Salinas, su cabecera cantonal y las parroquias rurales Anconcito y José Luis Tamayo.

El cantón La Libertad, creado el 14 de abril de 1.993, no tiene parroquias rurales, siendo esta última que en sus inicios se conoció como La Agujereada o La Hueca.

Leonardo Rivadeneira Chaw (2009) refiere parte de su historia como sigue:

A finales del siglo XIX comienza a poblarse este sector que había estado abandonado, se cree por lo ataque piratas, sus pobladores vivían especialmente de la pesca.

Se comenta que en 1917, se cambió de nombre de la Hueca o Agujereada por La Libertad.

La historia de este cantón está ligada y es parte de su desarrollo por el petróleo. Cuando se estableció la empresa norteamericana Anglo, se encargaron de construir el muelle y los canchones del barrio "Puerto Rico" que sirvió de residencia para nacionales y extranjeros. Este barrio (ahora denominado Las Acacias) fue el primer centro de población de La Libertad. (Págs. # 41, 42)

Santa Elena, una región rica en tradiciones históricas, a más de que reúne también una gran riqueza cultural ancestral, viven del comercio de la pesca, agricultura y actividades turísticas. Sus tres cantones, Santa Elena, La Libertad y Salinas, están unidos por historia, etnicidad y procesos sociales y económicos, además de que se encuentran marcados por leyendas y tradiciones que toman vida en los diferentes museos, como una de las múltiples opciones de visita, que solo se debe tomar, para empezar a vivir una grata experiencia ya que a más de estos cuenta con hermosas playas, que de hecho son uno de sus principales atractivos turísticos, de donde toma su nombre para que se la conozca como el sitio de los balnearios

1.2.2. Características Demográficas

1.2.2.1. Ubicación Geográfica

La actual Provincia de Santa Elena posee un clima variado, se encuentra formada por territorio que inicialmente le pertenecía a la Provincia del Guayas y geográficamente al norte tiene a la Provincia de Manabí, al este y sur a la Provincia del Guayas y al oeste al Océano Pacífico., lo que hace de esta provincia u sitio al que todos quieren regresar.

CUADRO 3.-División del Territorio de la Provincia de Santa Elena

CANTONES	ÁREA (Km2)	CABECERA CANTONAL
LA LIBERTAD	26	La Libertad
SALINAS	97	Salinas
SANTA ELENA	3.880	Santa Elena

Fuente: Ilustre Municipalidad del Cantón La Libertad

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.2.2.2. Población

Según datos estadísticos del INEC, proporcionados por el censo del año 2010, Santa Elena tiene una población total de 308.693 habitantes, distribuidos entre sus tres cantones, siendo Santa Elena la que tiene un mayor volumen poblacional con

144.076; de la misma 70.680 son mujeres y un restante de 73.396 personas son hombres, el cantón La Libertad tiene una población de 47.912 mujeres y 48.030 hombres completando así una población total de 144.076; por último Salinas reúne un total de 68.675 habitantes con 33.239 mujeres y 35.436 hombres.

CUADRO 4.-Población provincial por sexo

	CANTÓN			Total
	Santa Elena	La Libertad	Salinas	
Hombre	73,396	48,030	35,436	156,862
Mujer	70,680	47,912	33,239	151,831
TOTAL	144,076 (46.7%)	95,942 (31.1%)	68,675 (22.2%)	308,693 (100%)

Fuente: INEC- Censo 2010

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Del total de habitantes de Santa Elena (308.693) el 67,30% nacieron en esta Provincia, es decir 207.747 personas, quedando un porcentaje minoritario (32,10%) equivalente a 98.968 habitantes que aunque actualmente son residentes no son de Santa Elena, por alguna razón han tenido que acogerse a un cambio de residencia, dando lugar a un proceso inmigratorio (entrada a una región o país de personas procedentes de otro lugar).

De cierta manera se puede mencionar que entre los factores que dieron paso al proceso mencionado (inmigración), se encuentra una valoración del entorno donde se vive y de los recursos y posibilidades con que se cuenta, comparándolo con un entorno diferente, en el que se espera existan posibilidades y recursos mejores, que de otra manera se puede decir que este dato aumentara en función al mejoramiento de los niveles de vida que ofrezca la Provincia, o a su vez de las personas que tengan la capacidad de avizorar oportunidades que los propios habitantes no divisan.

CUADRO 5.-Población oriunda y foránea de la Provincia de Santa Elena

CANTONES	EN DÓNDE NACIÓ			TOTAL
	EN ESTA CIUDAD O PARROQUIA RURAL	EN OTRO LUGAR DEL PAÍS	EN OTRO PAÍS	
SANTA ELENA	106,597	36,779	700	144,076
% de CANTON	74.00%	25.50%	0.50%	100.00%
LA LIBERTAD	61,333	34,181	428	95,942
% de CANTON	63.90%	35.60%	0.40%	100.00%
SALINAS	39,817	28,008	850	68,675
% de CANTON	58.00%	40.80%	1.20%	100.00%
TOTAL	207,747	98,968	1,978	308,693
%	67.30%	32.10%	0.60%	100.00%

Fuente: INEC- Censo 2010

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

De acuerdo al fascículo nacional “Resultados del Censo 2010-Población y Vivienda en el Ecuador”, publicado en la página oficial del INEC (www.inec.gob.ec), la edad promedio la provincia de Santa Elena es de 27 años.

En el siguiente cuadro se observa un bajo porcentaje de niños/as menores a 6 años, con respecto a las personas que se encuentran en el rango de edad entre 26 y se tienen las mujeres, no solo en la Provincia sino a nivel de País. Por otro lado, este mismo grupo de la población nos da indicios de que la población está iniciando un proceso de envejecimiento y un 7.3% de la población ya se encuentra en esta etapa.

CUADRO 6.-Población por edades de la Provincia de Santa Elena.

Etapas	Rango de Edad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Infancia	<= 6	49,613	16.1	16.1
Niñez	7 – 12	42,329	13.7	29.8
Adolescencia	13 – 18	36,619	11.9	41.6
Juventud	19 – 25	38,193	12.4	54
Adultez	26 – 60	119,540	38.7	92.7
Ancianidad	61+	22,399	7.3	100
	Total	308,693	100	

Fuente: INEC- Censo 2010

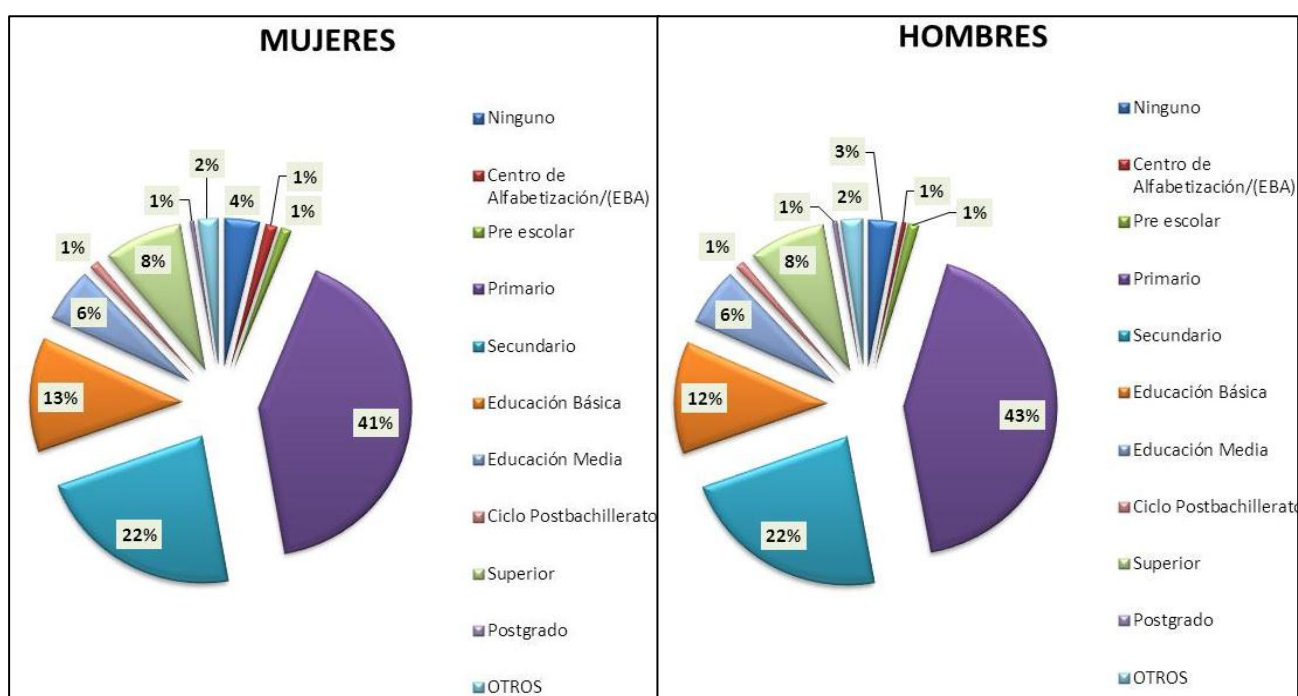
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

El nivel de instrucción en La población de la Provincia de Santa Elena de acuerdo al censo del año 2010, denota que en su mayoría es Primario en un 41% en las mujeres y 43% en los hombres, seguido por un porcentaje menor de la educación secundaria correspondiendo un porcentaje 22% tanto en hombres como en las mujeres.

Sin embargo, no deja de existir al mismo tiempo un porcentaje aunque menor pero existente de la población que posee títulos de Educación Superior ya sea de la Universidad Peninsular o de otras ciudades del País, sucediendo lo mismo para Títulos de Postgrados abriendo así un abanico de oportunidades para la Provincia, la educación es un buen puente para el desarrollo.

En términos generales es importante destacar que la siguiente grafica muestra datos porcentuales con datos muy similares, con una diferencia poco visible en cuanto a nivel de instrucción por géneros.

GRÁFICO 1.-Nivel de Instrucción en la Provincia de Santa Elena



Fuente: INEC- Censo 2010
 Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.2.2.3. Organización económica y productiva

El comercio de la Provincia se basa en la agricultura, pesca y turismo, pues recibe la visita de un número considerable de turistas, involucrando en esta última actividad a una gran cantidad de pobladores de la zona, no solo en feriados en Santa Elena vive del comercio todo el año.

Santa Elena: se caracteriza por ser uno de los más antiguos y extensos de la República; comprende la mayor parte del territorio provincial y en él se desarrolla una amplia gama de actividades productivas (industriales, agropecuarias, pesqueras, artesanales, turística, mineras, etc.). A lo largo de la Ruta del Sol (Vía marginal del Pacífico), se encuentran ubicados varios sitios turísticos, que además del balneario de Ballenita y los Baños Termales de San Vicente, conforman la principal oferta turística del cantón.

La Libertad: el más novel de la Provincia, constituye el principal centro de actividades comerciales y de servicios de la región. En su territorio se encuentran ubicadas la Refinería y las oficinas matrices de las empresas de servicios que abastecen a la zona peninsular (EMEPE, AGUAPEN, PACIFICTEL).

Salinas: es reconocido por su actividad turística como el principal balneario del país, gozando de un amplio reconocimiento internacional. En su zona de playa cuenta con una amplia y moderna infraestructura turística y residencial. En su territorio están ubicados también dos de los principales puertos pesqueros de la región: Santa Rosa y Anconcito.

En el trabajo censal que realizó el INEC en el año 2010 se estableció un conjunto de ramas de actividades codificadas a través de la cual se pudo establecer cuál era la actividad que más se realizaba, a nivel de provincias y por ende en todo el país.

En la provincia de Santa Elena la actividad que reúne al mayor número de habitantes (19,448), es la que esta categorizada como: agricultura, ganadería

silvicultura y pesca, que con respecto al total representa el 6.30%. El segundo lugar en orden descendente corresponde a las actividades de Comercio al por mayor y menor (19,152 habitantes).

CUADRO 7.-Ramas de Actividades

RAMA DE ACTIVIDAD	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	19,448	6.30%
Explotación de minas y canteras	942	0.31%
Industrias manufactureras	10,477	3.39%
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	423	0.14%
Distribución de agua, alcantarillado y gestión de desechos	473	0.15%
Construcción	9,235	2.99%
Comercio al por mayor y menor	19,152	6.20%
Transporte y almacenamiento	5,721	1.85%
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	4,470	1.45%
Información y comunicación	992	0.32%
Actividades financieras y de seguros	379	0.12%
Actividades inmobiliarias	163	0.05%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	756	0.24%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	3,336	1.08%
Administración pública y defensa	5,430	1.76%
Enseñanza	4,809	1.56%
Actividades de la atención de la salud humana	1,548	0.50%
Artes, entretenimiento y recreación	674	0.22%
Otras actividades de servicios	1,995	0.65%
Actividades de los hogares como empleadores	3,804	1.23%
Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales	4	0.00%
No declarado	7,449	2.41%
Trabajador nuevo	7,353	2.38%
PERDIDOS SISTEMA	199,660	64.68%
TOTAL	308,693	100.00%

Fuente: INEC- Censo 2010

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.3. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

El INEC ha conceptualizado al índice de Precios al Consumidor (IPC) como un indicador económico que mide la evolución del nivel general de precios correspondiente al conjunto de artículos (bienes y servicios) de consumo,

adquiridos por los hogares en un período determinado de tiempo.

En febrero de 2014 el índice de precios al consumidor se ubicó en 146,67; lo cual representa una variación mensual de 0,11%. El mes anterior fue de 0,72%, mientras en febrero de 2013 se ubicó en 0,18%.

CUADRO 8.-Índices de Precios al Consumidor y sus Variaciones

Mes	Índice	Variación Mensual
feb-13	142,61	0,18%
mar-13	143,23	0,44%
abr-13	143,49	0,18%
may-13	143,17	-0,22%
jun-13	142,97	-0,14%
jul-13	142,94	-0,02%
ago-13	143,19	0,17%
sep-13	144,00	0,57%
oct-13	144,59	0,41%
nov-13	145,16	0,39%
dic-13	145,46	0,20%
ene-14	146,51	0,72%
feb-14	146,67	0,11%

Fuente: INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.4. INFLACIÓN

El Banco Central del Ecuador define a la inflación como “un aumento persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo”, citando a su vez algunas generalidades:

La inflación es medida estadísticamente a través del índice de precios al Consumidor del Área Urbana (IPCU), a partir de una canasta de bienes y servicios demandados por los consumidores de estratos medios y bajos, establecida a través de una encuesta de hogares.

Es posible calcular las tasas de variación mensual, acumuladas y anuales; estas últimas pueden ser promedio o en deslizamiento (BCE. www.bce.fin.ec).

A continuación la tabla de variaciones mensuales presentada en la página oficial del Banco Central del Ecuador, que como ya se menciona depende del índice de precios al Consumidor.

CUADRO 9.-Inflación: Variaciones mensuales

FECHA	VALOR
Marzo-31-2014	0.70 %
Febrero-28-2014	0.11 %
Enero-31-2014	0.72 %
Diciembre-31-2013	0.20 %
Noviembre-30-2013	0.39 %
Octubre-31-2013	0.41 %
Septiembre-30-2013	0.57 %
Agosto-31-2013	0.17 %
Julio-31-2013	-0.02 %
Junio-30-2013	-0.14 %
Mayo-31-2013	-0.22 %
Abril-30-2013	0.18 %
Marzo-31-2013	0.44 %
Febrero-28-2013	0.18 %
Enero-31-2013	0.50 %
Diciembre-31-2012	-0.19 %
Noviembre-30-2012	0.14 %
Octubre-31-2012	0.09 %
Septiembre-30-2012	1.12 %
Agosto-31-2012	0.29 %
Julio-31-2012	0.26 %
Junio-30-2012	0.18 %
Mayo-31-2012	-0.19 %
Abril-30-2012	0.16 %

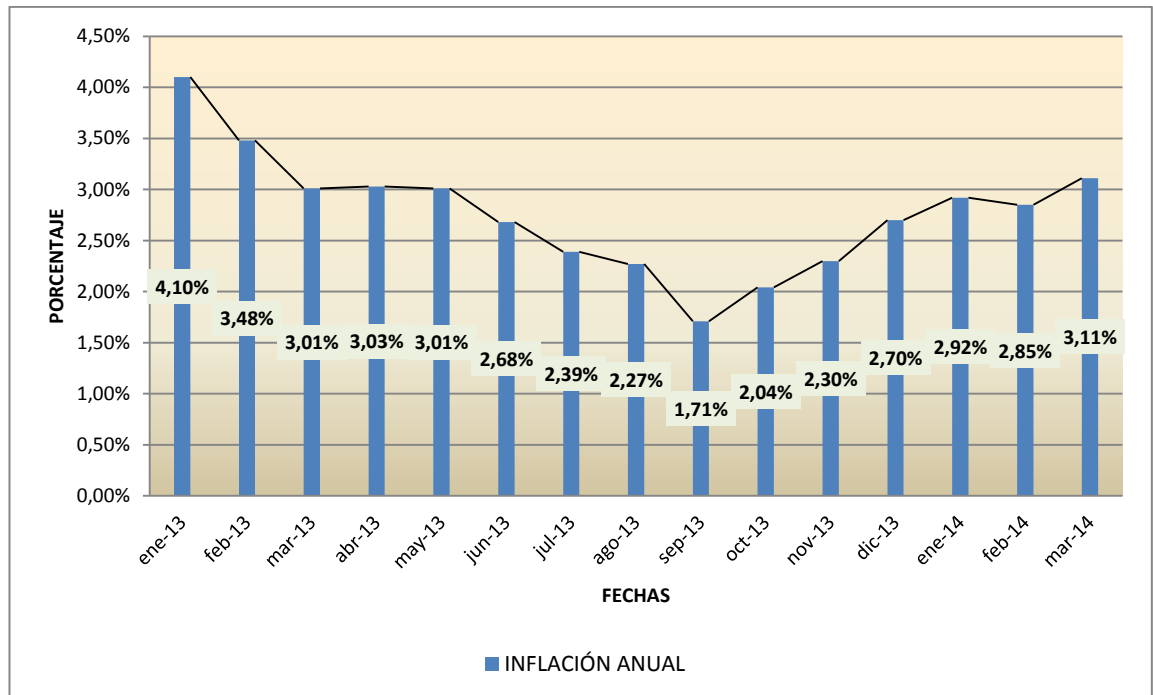
Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

La inflación anual entre los dos últimos meses del año 2013 empezó a elevarse , y es en febrero del 2014 donde corresponde a 2,85%, que existe una ligera baja, pues en el mes anterior fue de 2,92%; pero a nivel general a partir de septiembre del 2013 se ha visto un comportamiento de incrementos moderados, lo que bajo

conocimientos económicos se puede traducir a una disminución de poder adquisitivo, contrariamente a lo que sucedió a inicios del año 2013, donde se muestra una línea de acción decreciente, y por ende el aumento del poder adquisitivo.

GRÁFICO 2.-Inflación Anual 2013-2014



Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

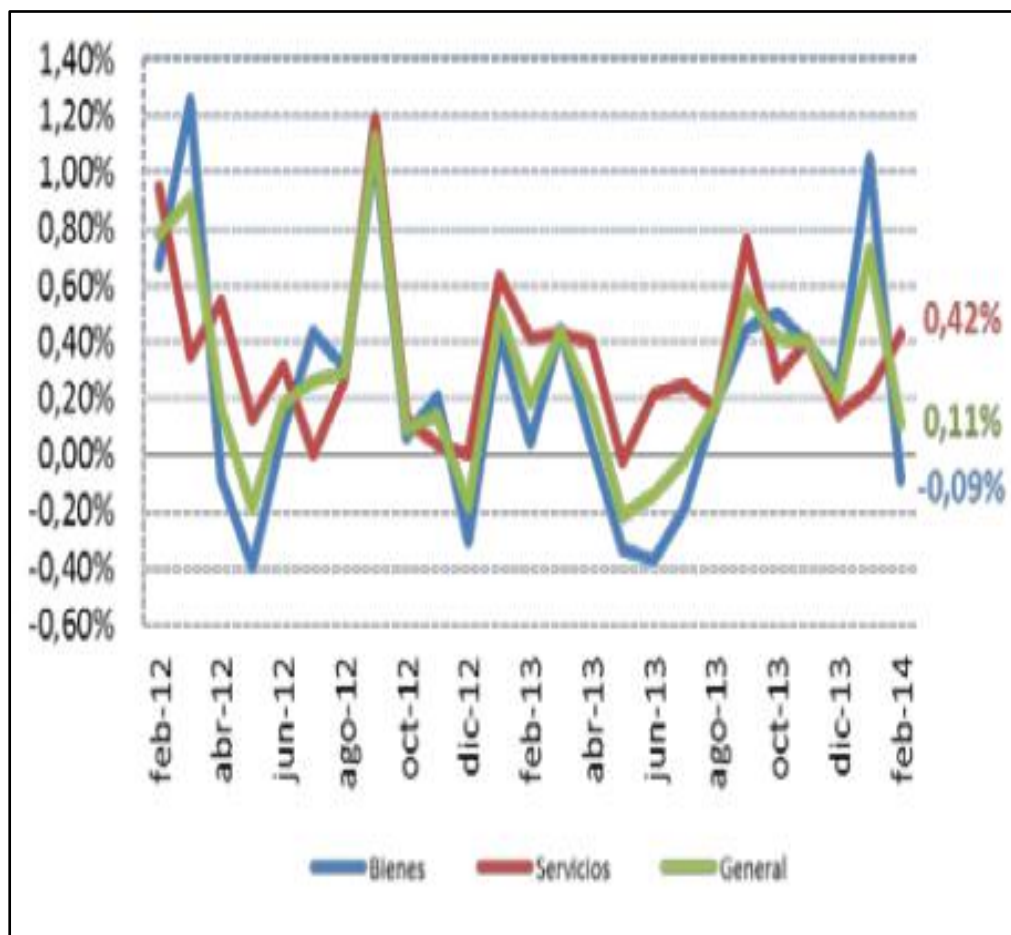
1.5. CANASTA FAMILIAR

En febrero del 2014 el valor de la canasta familiar básica se ubicó en 628,22 dólares, mientras que el ingreso familiar en 634,67 dólares, esto implica una cobertura del 101,03% del costo de dicha canasta.

1.6. INFLACIÓN POR DIVISIONES DE CONSUMO

De acuerdo al INEC la canasta del IPC (Índice de Precios al Consumidor), está conformada en un 82,9% por bienes y en un 17,1% por servicios y en febrero de 2014 los bienes presentaron una variación mensual de -0,09% y los servicios 0,42%.

GRÁFICO 3.-Evolución mensual de la Inflación de Bienes y Servicios.



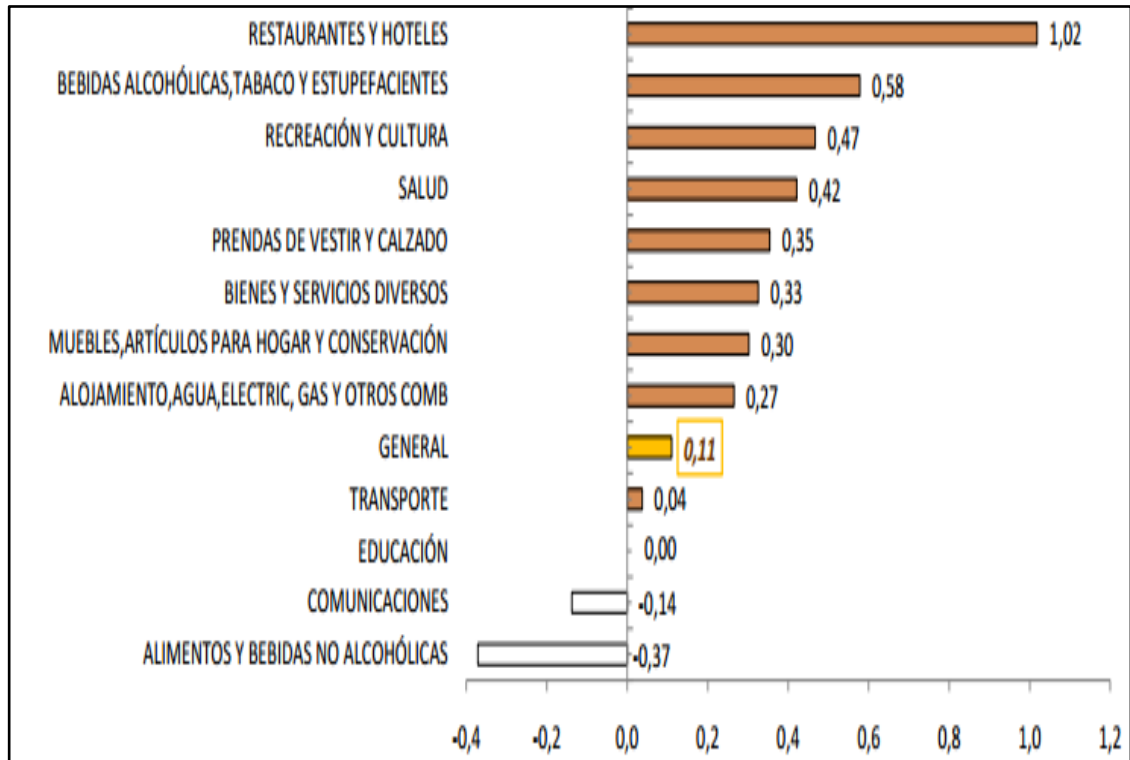
Fuente: INEC (www.INEC.gob.ec)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

La inflación mensual de febrero de 2014 se ubicó en 0.11%. siendo que a su vez que dentro de este porcentaje general existen divisiones de consumo que entre los que están el grupo de bienes y servicios (ya mencionado en el gráfico anterior).La división de Restaurantes y Hoteles registró la mayor inflación del mes.

La disminución en el ritmo de crecimiento de precios del mes a 0.11% como ya se mencionó (cabe destacar que la variación de enero 2014 fue de 0.72%), se debe a la deflación de Alimentos y Bebidas No Alcohólicas (parte inferior del gráfico). Puntualizando en lo que son bienes y servicios como ya se observó en el gráfico N°4 la variación mensual de febrero 2014 fue de -0,09% para bienes y 0,42% para servicios, es decir que su variación a nivel general fue de 0.33%.

GRÁFICO 4.-Inflación mensual del IPC y por Divisiones de Consumo



Fuente: INEC (www.INEC.gob.ec)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.7. PRODUCTO INTERNO BRUTO

El Producto Interno Bruto (de manera abreviada PIB), es un indicador macroeconómico que mide la producción total de bienes y servicios de la economía en un determinado período de tiempo (trimestre, semestre o año), A su vez el Banco Central del Ecuador muestra la siguiente definición:

El Producto Interno Bruto (PIB) es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período. Su cálculo - en términos globales y por ramas de actividad- se deriva de la construcción de la Matriz Insumo-Producto, que describe los flujos de bienes y servicios en el aparato productivo, desde la óptica de los productores y de los utilizadores finales". (BCE. www.bce.fin.ec)

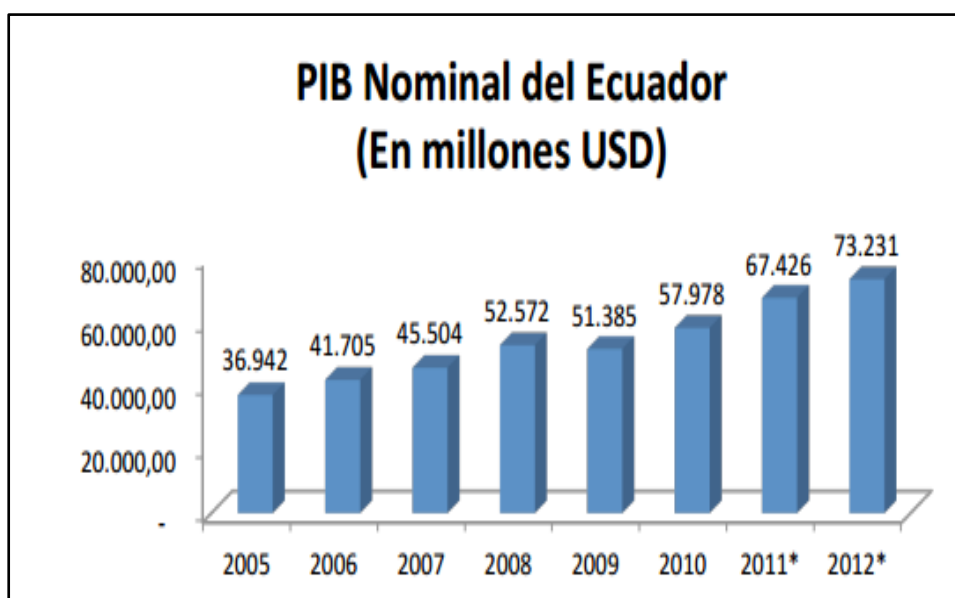
Se hace imprescindible destacar una diferencia existente dentro de los conceptos inherentes a este indicador mencionando que existe una clasificación:

- PIB nominal o también conocido como el que está dado a precios corrientes, es decir calculado utilizando los precios de mercado de ese mismo periodo,
- PIB real o también conocido como el que está dado a precios constantes, es decir calculado utilizando los precios de mercado de un periodo base fija.

Se plantaron algunas reformas en cuanto al cálculo de las cuentas nacionales (en las que está inmerso el PIB) a través del cambio de año base de acuerdo a lo que cita un artículo publicado por la revista mensual Ecuador Económico (ec) en su edición de enero 2013:

Hasta el primer trimestre del 2012, en el país se presentaban las cuentas trimestrales con la estructura económica del año 1993 y los precios del año 2000. Como la estructura económica ha variado, se ha hecho necesario actualizarla, con el fin de incorporar diversos procesos productivos y cambios en los sectores institucionales que han sucedido en los últimos años. A este procedimiento se le conoce como cambio de año base. Según el Banco Central del Ecuador, se recomienda cambiar el año base máximo cada 10 años de tal forma que se muestre la dinámica de ciertas industrias que no se ven reflejadas en la antigua estructura económica (Pág. #6).

GRÁFICO 5.-PIB Nominal del Ecuador (En millones USD)



Fuente: Banco Central del Ecuador, Observatorio de la Política Fiscal

*Proyectado por el Banco Central

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

De acuerdo a publicaciones del Banco Central del Ecuador el Producto Interno Bruto (PIB) de Ecuador para el 2013 alcanzó los \$ 90.326,3 millones, lo que se traduce a un incremento con respecto al año anterior, es decir la economía del Ecuador está creciendo en la medida en que crecen las necesidades, yendo así en el camino de producir mayores satisfacciones, a través de la generación de empleos.

1.8. POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA (PEA)

1.8.1. Relación de género en las actividades productivas

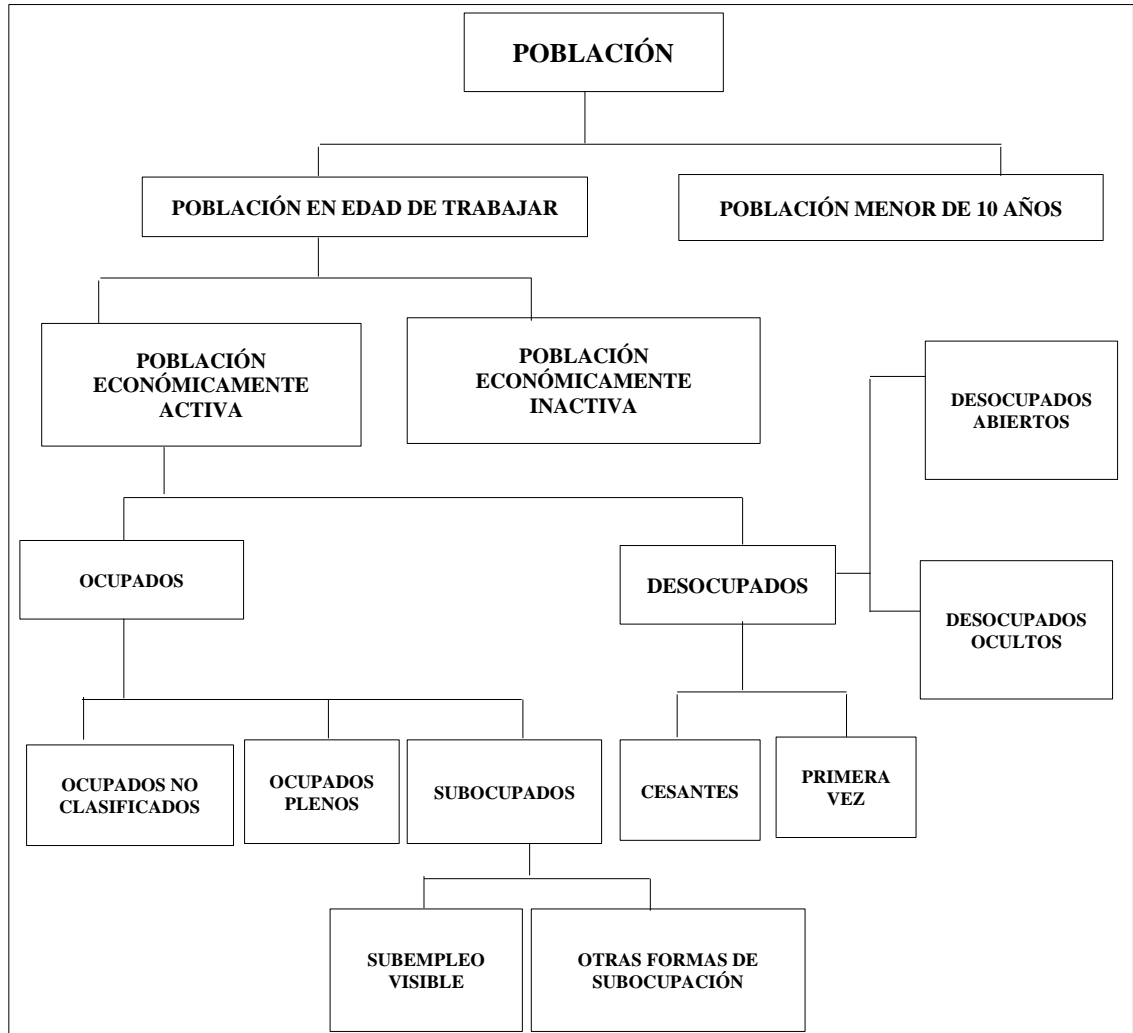
En el campo laboral se puede establecer visiblemente la proporcionalidad dentro del libre ejercicio de roles de género, y esto explica a su vez que exista una denominada segmentación del trabajo, definidas por espacios de acción posibles tanto para los hombres como para las mujeres, orientadas a facilitar el cumplimiento de alguna tarea.

Citado esto es importante mencionar un breve concepto de Productividad, entendiéndosela como la relación que existe entre lo producido y los medios empleados o para el caso considerados también como factores productivos; estos pueden ser el trabajo, la tierra, la maquinaria y equipo, y la capacidad empresarial, todo esto para que se generen o produzcan de bienes y/o servicios.

Ahora en el caso del factor trabajo o fuerza laboral de un país, este se mide a través de la parte de la población ocupada que en el Ecuador es de 10 años y más que se desempeña en una actividad económica (ocupado) o que tiene disponibilidad de tiempo para trabajar.

A este segmento de la población total se reconoce como Población Económicamente Activa (PEA). El Banco Central del Ecuador presenta la siguiente clasificación:

CUADRO 10.-Clasificación de la Población

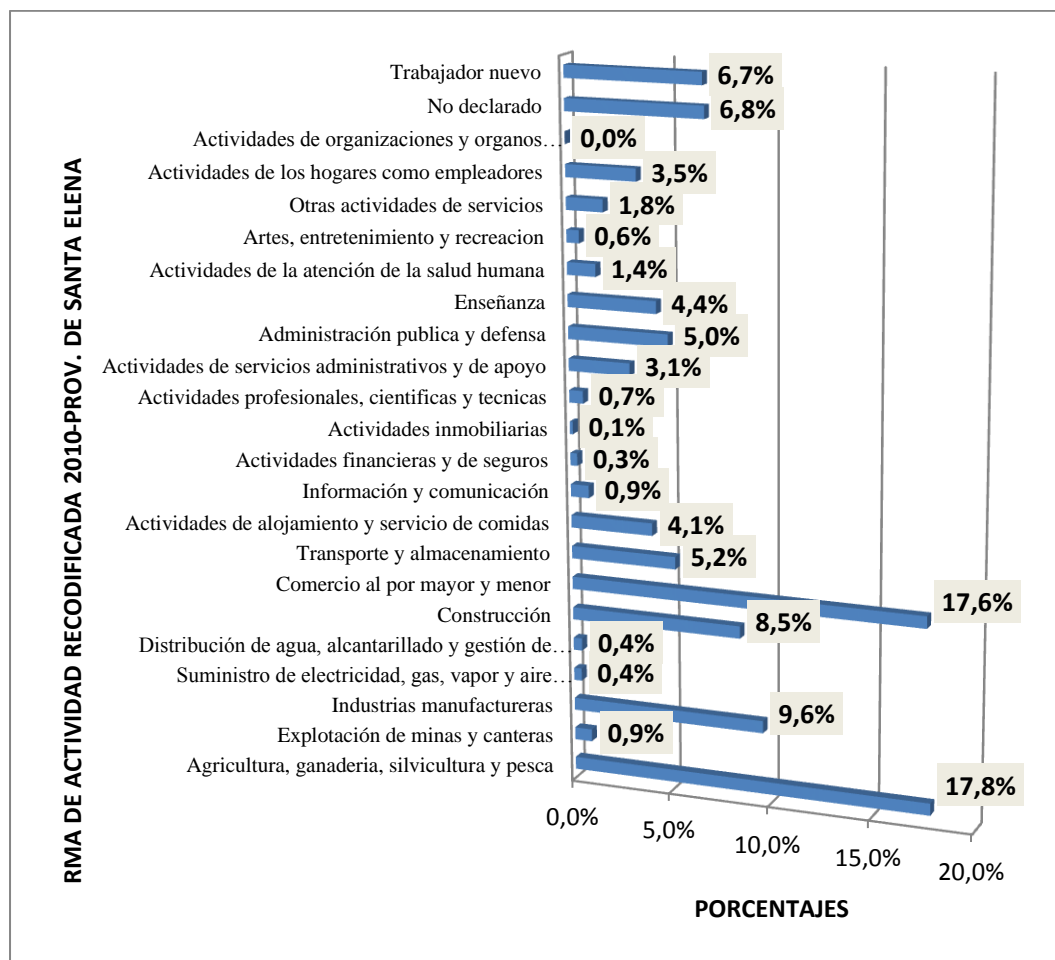


Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Existen actividades que han hecho que se incremente el presupuesto por persona, aunque la población como factor determinante dentro de la actividad económica puede ser parte de la demanda (a través del consumo) o de la oferta (a través de la fuerza de trabajo); estableciendo así la siguiente relación: el dinero que las personas obtienen como ingresos por algún trabajo realizado, es el mismo que destinan para el consumo, pago de obligaciones y el ahorro. No obstante se hace necesario resaltar que el volumen de trabajo de una economía depende del número de personas que se encuentran en edad de trabajar (población económicamente activa). A continuación el registro de actividades de la población de Santa Elena de acuerdo al Censo del de Población y Vivienda 2010, Base de Datos INEC.

GRÁFICO 6.-PEA de la Prov. de Santa Elena



Fuente: INEC – Censo 2010 – Base de Datos Santa Elena

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Como se puede observar (Gráfico Superior) la actividad que registra mayor incidencia es la Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca con un 17.8% seguido por las actividades de comercio al por mayor y menor con un 17.6% de ocurrencia, existiendo también un registro para las actividades de construcción e industrias manufactureras con porcentajes de 8.5% y 9.6% respectivamente.

La segmentación de trabajo para hombres y mujeres dentro de la Provincia de Santa Elena queda estructurada de la siguiente manera de acuerdo a los porcentajes ya establecidos existiendo mayor afinidad para los hombres en la primera categoría presentada que es la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, es decir que del 18% de ocurrencia establecido a nivel general el 17.01% la ejercen los hombres

quedando un 0,83% para las mujeres, mencionado este rango a modo de ejemplo pues al final de la tabla se puede observar que la mayor incidencia de trabajo dentro de este grupo de actividades la tienen los hombres(73.45% del total) y lo restante que es apenas 26.55% es para la fuerza laboral femenina .

CUADRO 11.-Incidencia de Trabajo según Género.

RAMAS DE ACTIVIDADES RECODIFICADAS 2010-PROV. STA ELENA	FRECUENCIA		PORCENTAJES	
	HOMBRE	MUJER	HOMBRE	MUJER
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	52,504	2,557	17.01%	0.83%
Explotación de minas y canteras	2,460	207	0.80%	0.07%
Industrias manufactureras	23,377	6,285	7.57%	2.04%
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	1,059	139	0.34%	0.04%
Distribución de agua, alcantarillado y gestión de desechos	1,158	181	0.38%	0.06%
Construcción	25,761	385	8.35%	0.12%
Comercio al por mayor y menor	34,654	19,569	11.23%	6.34%
Transporte y almacenamiento	15,620	578	5.06%	0.19%
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	6,447	6,209	2.09%	2.01%
Información y comunicación	1,716	1,093	0.56%	0.35%
Actividades financieras y de seguros	532	541	0.17%	0.18%
Actividades inmobiliarias	300	161	0.10%	0.05%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,418	722	0.46%	0.23%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	7,984	1,461	2.59%	0.47%
Administración pública y defensa	11,713	3,661	3.79%	1.19%
Enseñanza	5,167	8,448	1.67%	2.74%
Actividades de la atención de la salud humana	1,362	3,021	0.44%	0.98%
Artes, entretenimiento y recreación	1,447	461	0.47%	0.15%
Otras actividades de servicios	3,106	2,542	1.01%	0.82%
Actividades de los hogares como empleadores	1,478	9,292	0.48%	3.01%
Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales	6	6	0.00%	0.00%
No declarado	12,981	8,109	4.21%	2.63%
Trabajador nuevo	14,499	6,319	4.70%	2.05%
TOTALES	226,747	81,946	73.45%	26.55%
	308,693		100.00%	

Fuente: INEC – Censo 2010 – Base de Datos Santa Elena

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

En Santa Elena según cifras del Banco Central del Ecuador en marzo del 2011 la tasa de ocupados dentro de la población económicamente activa estuvo entre el 93% y 94% con respecto a las demás provincias del Ecuador, originándose un porcentaje poco considerable de desempleo. Todo esto se traduce a que si la tasa de desempleo disminuye, se provoca un aumento de circulante, y con ello las personas tendrán más dinero disponible para el consumo o la inversión en bienes, que en muchos de

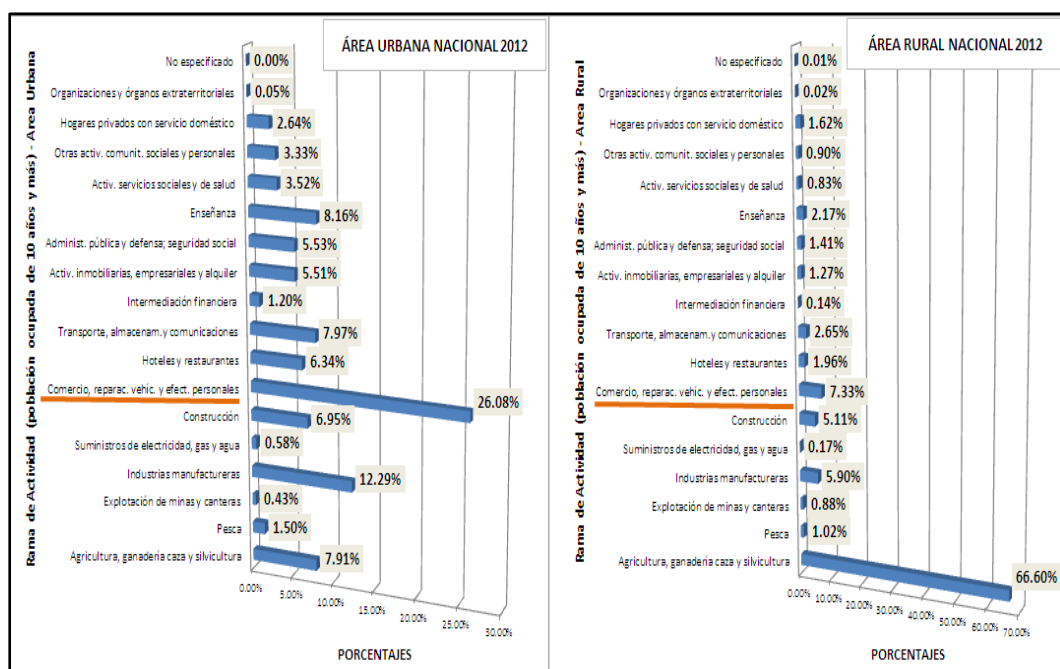
los casos es la compra de vehículos destinados para un uso determinado, puesto que el dinamismo del transporte, está considerado como una actividad estratégica del Estado, porque si no hay vehículos no hay trabajo, efecto que ha tomado vida en Santa Elena a raíz de su provincialización, pues existen actividades económicas, que han provocado el aumento de su parque automotor.

1.9. MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN VEHICULAR.

1.9.1. Mantenimiento y Reparación Vehicular a nivel de PEA

A nivel nacional de acuerdo a la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo del año 2012 se categorizó al Mantenimiento Vehicular dentro de la Rama de Actividad Comercio, repar. Vehic. y efect. Personales, mencionando que del comportamiento de esta a nivel de país, se obtuvieron datos porcentuales que mostraron que en el área urbana ocupaba al 26.08% de la población y en el área rural a un 7.33% como se muestra en el gráfico que sigue

GRÁFICO 7.-PEA Área Urbana y Rural – Cifras Nacionales 2012

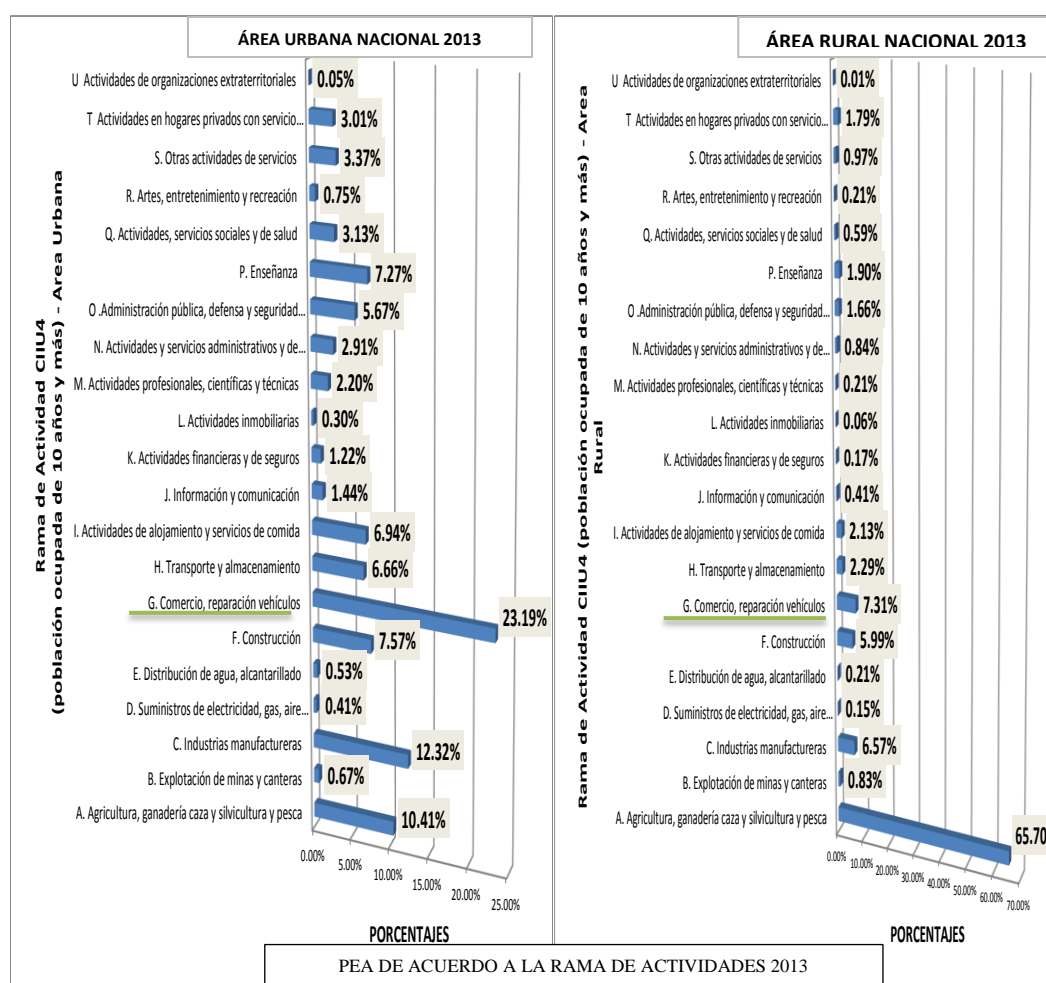


Fuente: INEC – Encuesta Nacional de Empleo Desempleo y Subempleo.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Los datos de la misma encuesta para el siguiente año (2013) dentro del área urbana muestran una baja no muy marcada de 2.89 puntos porcentuales, con respecto al año anterior, pues para el 2013 es de 23.19%, más sin embargo sigue siendo superior al porcentaje de población que esta actividad ocupa en el área rural que esta vez es de 7.31%

GRÁFICO 8.-PEA Área Urbana y Rural-Cifras Nacionales 2013

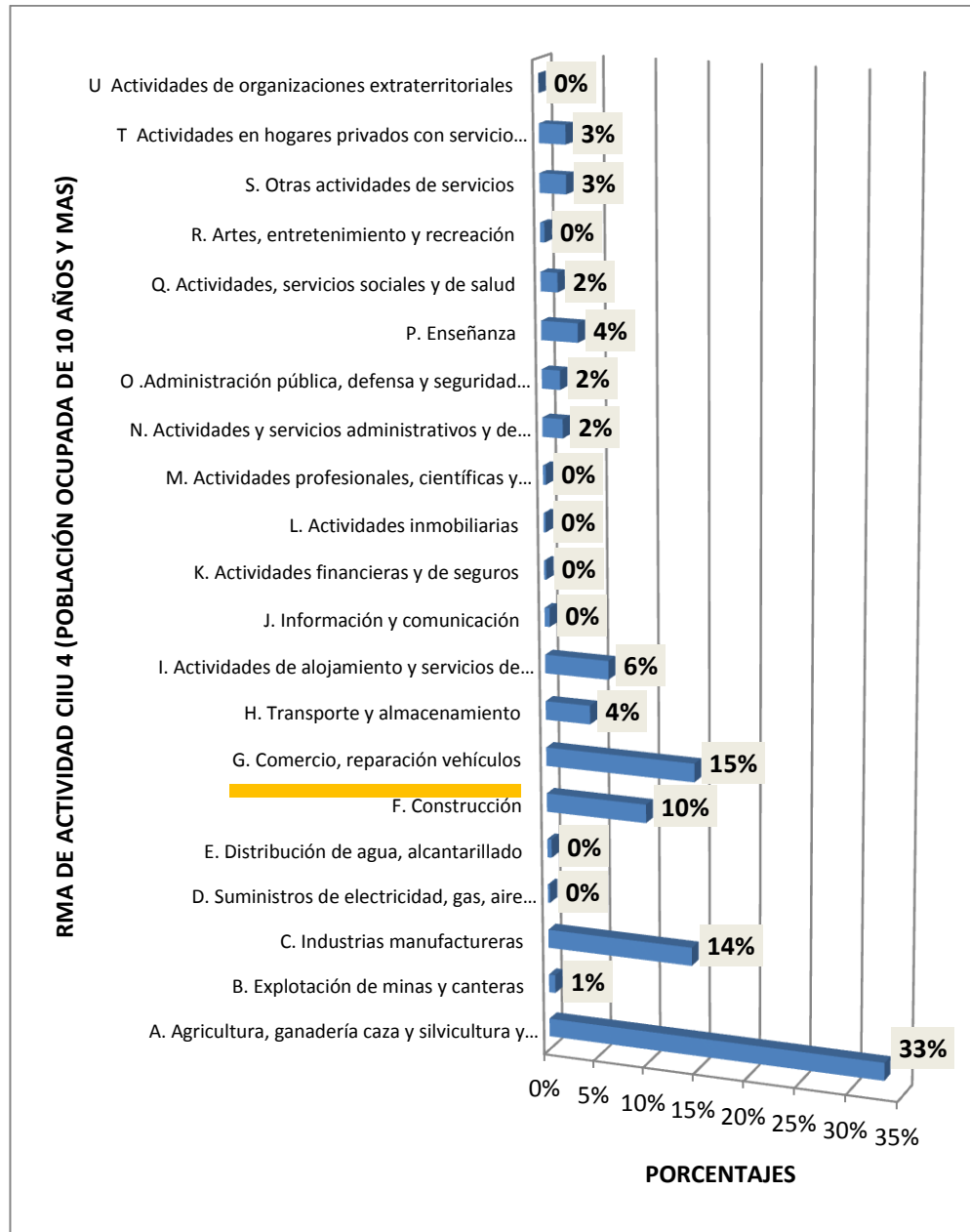


Fuente: INEC – Encuesta Nacional de Empleo Desempleo y Subempleo.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Ahora en la Provincia de Santa Elena en el año 2013 esta actividad ubicada en la categoría G de la clasificación CIIU4 (Clasificación Internacional Industrial Uniforme), como se puede observar en el siguiente gráfico, ocupó a un 15% de la PEA (población ocupada de 10 años y más) no siendo la actividad con mayor contribución, u ocupación pues esta fue la Agricultura, ganadería, caza y silvicultura y pesca (33%).

GRÁFICO 9.-PEA 2013 de Santa Elena - Rama de Actividades CIU4



Fuente: INEC – Encuesta Nacional de Empleo Desempleo y Subempleo.
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

De acuerdo a los gráficos mostrados se puede concluir que a nivel nacional esta actividad es la que ocupa a la mayoría de la Población Económicamente Activa después de la Agricultura, ganadería caza, silvicultura (y afines de esta categoría), puesto que entre la población rural y urbana ocupó al 33.41% en el año 2012 y al año siguiente al 30.50%, mientras que a nivel local (Provincia de Santa Elena) ocupó a un 15% de la población.

1.9.2. Negocios Establecidos.

La participación a nivel nacional de la actividad de Mantenimiento y Reparación Vehicular que presenta el INEC en la Base de Datos Tabuladas de las Empresas de acuerdo a su Actividad Económica, le da a esta categoría el 38,97% con respecto al total, destacando que en su categoría también consideran al comercio de productos y/o servicios afines y a la reparación de motocicletas de ahí su alto porcentaje, todo esto para el año 2012.

CUADRO 12.-Número de Empresas , año 2012

Actividad Económica	Nro. Empresas	% total
Comercio, reparación automotores y motocicletas	274,566	38.97%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	103,324	14.67%
Transporte y almacenamiento	59,497	8.44%
Industrias manufactureras	52,392	7.44%
Actividades de alojamiento y de servicio de comidas	51,379	7.29%
Otras actividades de servicios	42,040	5.97%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	26,804	3.80%
Construcción	24,729	3.51%
Actividades inmobiliarias	14,114	2.00%
Actividades de atención a la salud humana y asistencia social	13,963	1.98%
Enseñanza	11,524	1.64%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	10,696	1.52%
Información y comunicación	6,014	0.85%
Artes, entretenimiento y recreación	3,753	0.53%
Explotación minas y canteras	3,493	0.50%
Administración pública y defensa, seguridad social	3,359	0.48%
Actividades financieras y de seguros	2,320	0.33%
Distribución agua; alcantarillado, desechos y saneamiento	338	0.05%
Suministro electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	251	0.04%
Total	704,556	100.0%

Fuente: INEC –Datos Nacionales Tabulados -Empresas.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

A nivel nacional (considerando a todas las Provincias) los establecimientos que se dedican a la actividad de *Comercio, reparación de automotores y motocicletas*

representan el 36% de un total de 2'901,754 entidades, de acuerdo a datos publicados por el INEC (Encuestas Empresas 2014). En la Provincia de Santa Elena específicamente son 17,475 destacando que en esta categoría este dato numérico condensa actividades de comercios, afines como la venta de repuestos automotrices, reparación de motocicletas entre otros. Estas últimas aunque son parte del Parque Automotor para el presente trabajo se excluyen por razones obvias.

La mayoría de establecimientos dedicados a la actividad de **“Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas”**, se clasifica dentro del rango de microempresas, es decir poseen entonces las características de que su personal ocupado sea de 1 a 9 personas y su volumen de ventas dispuesto por la Comunidad Andina de Naciones sería menor a 100.000; esto en términos generales. A continuación el detalle de la *Clasificación de las Empresas por su Tamaño*:

CUADRO 13.- Clasificación de las Empresas por su Tamaño.

Clasificación de las empresas	Volúmenes de ventas anuales*	Personal ocupado
Micro empresa	Menor a 100.000	1 A 9
Pequeña empresa	De 100.001 a 1'000.000	10 A 49
Mediana empresa "A"	De 1'000.001 a 2'000.000	50 A 99
Mediana empresa "B"	De 2'000.001 a 5'000.000	100 A 199
Grande empresa	De 5'000.001 en adelante	200 en adelante

* Estratos de Ventas, según la Comunidad Andina de Naciones.

Fuente: Ecuador en cifras (www.ecuadorencifras.gob.ec)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

La información al detalle de que en su mayoría son microempresas (88.83%) en el año 2012 comparando con porcentajes del año 2014 se presenta a continuación, pues lo restante dentro de esta actividad corresponde a un 11.18% dividido entre Pequeñas Empresas, Medianas Empresas “A”, Medianas Empresas “B”, y Grandes Empresas, completando con ello el 100% de su categoría.

CUADRO 14.-Porcentaje de empresas, año 2012-2014

TIPO DE EMPRESA	COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENOR; REPARACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS.	
	PORCENTAJES 2012	PORCENTAJES 2014
Microempresa	88.83%	89.74%
Pequeña empresa	8.70%	8.00%
Mediana empresa "A"	1.10%	1.00%
Mediana empresa "B"	0.83%	0.76%
Grande empresa	0.54%	0.49%
TOTAL NACIONAL	100.00%	100.00%

Fuente: INEC –Datos Nacionales Tabulados -Empresas.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

A nivel de la Provincia (Santa Elena) existen aproximadamente 276 establecimientos o talleres afines dispuestos para la reparación únicamente de vehículos y/o sus partes, de acuerdo a la información recopilada en entrevistas realizadas a propietarios de estos, destacando que las comparaciones anteriores a nivel nacional se realizaron bajo la categorización impuesta por el INEC, en la que prácticamente reúne a todo el parque automotor (vehículos y motocicletas) y comercios afines.

CUADRO 15.- Tipos de negocios o talleres dispuestos para vehículos

TIPO DE NEGOCIO O TALLER DISPUESTO PARA VEHÍCULOS	SANTA ELENA	LA LIBERTAD	SALINAS	TOTAL
LUBRICADORAS	2	27		29
MINI LUBRICADORAS		1		1
MINI TALLER	1	1		2
TALLER MECÁNICO	1	98	1	100
TALLER MECÁNICO DE DIESEL		1		1
TALLER AUTOMOTRIZ COMERCIO		2		2
TALLER DE BATERIAS Y RADIADORES		8		8
TALLER DE CARROCERÍAS ENDEREZADA Y PINTURA		25		25
TALLER DE TAPICERIA		12		12
TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	2	33		35
TALLER ELÉCTRÓNICO	1	21		22
TALLER ESPECIALIZADO			1	1
TECNICENTROS		3	1	4
VULCANIZADORAS	2	23		25
TALLER ELÉCTRICO INDUSTRIAL		1		1
TALLER INDUSTRIAL	1	7		8
TOTAL	10	263	3	276

Fuente: Tipos de negocios o talleres dispuestos para vehículos de acuerdo a su localización en la Prov. de Santa Elena.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.10. PARQUE AUTOMOTOR

Según cifras estadísticas del INEC en el año 2010, se matricularon en el país 1.171.924 vehículos, 266.273 más que en el 2009, correspondiendo a la provincia del Guayas el mayor porcentaje con el 26%, en segundo lugar se ubica la provincia de Pichincha con el 23%; porcentajes que en conjunto representan el 49% del total de automotores existentes en el país, le sigue en importancia Manabí y Azuay con el 7% respectivamente y Los Ríos con el 5%. Del total de vehículos que circulan en el país, se determina que el 95.2% son automotores de uso particular, los de alquiler representan el 3.2%, los que pertenecen al Estado el 1.3% y los de uso Municipal, el 0.3%. Un año atrás, en el 2009, la distribución por uso, fue en su orden: 95.8%, 3.3%, 0.8% y 0.1% respectivamente.

De otra parte se observa, que del total de vehículos que fueron matriculados en el 2010, los que sobresalen son los automóviles y las camionetas con el 34.7% y 20.6% respectivamente; valores que en conjunto representan el 55.3% del total de automotores a nivel nacional. Según el modelo, 412.133 vehículos, es decir el 35.2%, tienen más de 10 años, pues corresponden a modelos que van de los años 2000 hacia atrás. De estos sobresalen las marcas Chevrolet, Toyota, Nissan y Ford con el 54.8%. Los vehículos que tienen de uno a diez años (modelos 2001 a 2011), representan el 64.8% del total; con lo cual se determina que en nuestro país, el parque automotor está compuesto, en mayor proporción por vehículos que no sobrepasan los diez años. Resulta también interesante destacar, que del total de vehículos matriculados, el 44.4% son vehículos prácticamente nuevos (modelos 2006-2011), que apenas tienen entre uno y cinco años de uso.

1.10.1. Clasificación del Parque Automotor

El Reglamento General Para la aplicación de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cita la siguiente clasificación de *tipos de vehículos destinados al transporte terrestre*:

Art. 51.- Los servicios de transporte terrestre de pasajeros de acuerdo a su ámbito y tipo podrán prestarse a través de los siguientes vehículos:

CUADRO 16.-Clasificación del Parque Automotor

SERVICIO DE TRANSPORTE	CATEGORIA DEL TRASLADO	ÁMBITOS DE OPERACIÓN	CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE	MEDIOS DE TRANSPORTE	
SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO	TRASLADO DE PASAJEROS	Urbano	Transporte Individual		
			Transporte Colectivo	Buses estándar, buses tipos.	
		Intraprovincial		Buses	
		Interprovincial		Buses Camiones, tracto camiones, unidades de carga. (transporte de bienes)	
			Internacional		Buses Camiones, tracto camiones, unidades de carga. (transporte de bienes)
SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL	TRASLADO DE PASAJEROS TRASLADO DE BIENES (carga pesada) TRASLADO DE BIENES (carga liviana)	Urbano	Transporte Escolar e Institucional	Furgonetas Busetas Buses	
			Taxis Convencionales Ejecutivos	Automóvil de hasta 5 pasajeros	
			Servicio alternativo-excepcional	Tricimotos, triciclos motorizados	
			Carga Liviana	Camionetas de cabina sencilla de hasta 3.5 toneladas	
	Intraprovincial	Transporte mixto	Camionetas de doble cabina, con capacidad máxima de hasta cinco personas incluido el conductor		
		Transporte de Carga	Camiones Unidades de Carga		
	Interprovincial	Turismo	Vehículos de terreno livianos Furgonetas Buses Busetas		
		Transporte de Carga	Camiones Tractocamiones Unidades de carga (para el transporte de bienes)		
	SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE POR CUENTA PROPIA	TRASLADO DE PASAJEROS	Urbano Intraprovincial Internacional		
		TRASLADO DE BIENES	Urbano	Transporte de bienes	Camionetas, camiones de hasta 12 toneladas.
Intraprovincial Internacional			Transporte de bienes	Camiones, tracto camiones, unidades de carga	

Fuente: Reglamento General Para la aplicación de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.10.2. Importancia del Parque Automotor

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en uno de sus considerandos cita que el transporte terrestre a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, no había sido considerado como un sector estratégica de la economía nacional, razón por la cual se creó mencionada ley que regula ciertos desfases dentro de este proceso y consigo el Reglamento General para su aplicación, que de acuerdo al uso que se le da a los medios de transporte terrestre, estos contribuyen a la realización de actividades socioeconómicas, que contribuyen a la generación de riqueza nacional, de ahí la importancia del Parque automotor , razón por la cual se hace necesario mencionar la *clasificación según su uso* de acuerdo a lo que se cita en el art 52 de mencionado reglamento.

Art. 52.- De acuerdo a la matrícula y al servicio que prestan los automotores, éstos se clasifican en:

1. De uso particular.- Vehículos para el transporte de pasajeros, de bienes, mixtos o especiales, que están destinados al uso privado de sus propietarios;
2. De uso público.- Vehículos destinados al transporte público y comercial de pasajeros y bienes;
3. De uso estatal.- Vehículos destinados al servicio de los organismos públicos, autónomos o semipúblicos;
4. De uso Diplomático, Consular y de Organismos Internacionales o de Asistencia Técnica. Los destinados al servicio de esas representaciones;
5. Vehículos de Internación Temporal, que se registrarán según lo estipulado en la Ley de Aduanas;
6. Vehículos agrícolas y camineros determinados por los Organismos competentes; y,

7. Vehículos de emergencia: Policía, Bomberos, Cruz Roja, Defensa Civil, etc.

1.10.3. Cifras estadísticas referentes al Parque Automotor

Para el año 2010 según datos proporcionados por el INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos); de las Estadísticas de Transporte a nivel nacional se matricularon 1,171,924 vehículos (tabla 3), de los cuales los matriculados en la Provincia de Santa Elena corresponde a 8,191 vehículos, destinados al transporte de personas y al transporte de carga, que a su vez tienen un uso específico (particular, alquilado, del estado) de acuerdo a la actividad que realizan; estas son el transporte comercial de bienes (carga pesada), el transporte comercial de pasajeros, el transporte comercial de bienes (carga liviana) y el mixto (pasajeros y carga liviana)

Entre los vehículos destinados al transporte de personas según su clase está el vehículo, bus, colectivo, jeep, furgoneta (P), moto; ahora en el segundo grupo (vehículos destinados al transporte de carga) se menciona a la camioneta, furgoneta (C), camión, tanquero, volquete, tráiler, y otra clase, la tercera especificación corresponde a las formas de uso que para el caso son particular, alquiler o de uso del estado.

CUADRO 17.-Número de vehículos matriculados según provincias

PROVINCIAS	TOTAL	USO DEL VEHÍCULO			
		PARTICULAR	ALQUILER	ESTADO	MUNICIPAL
TOTAL PAÍS	1,171,924	1,116,201	37,352	14,567	3,804
AZUAY	82,682	79,006	3,020	541	115
BOLÍVAR	8,814	8,135	358	283	38
CAÑAR	28,221	27,259	634	185	143
CARCHI	14,021	12,995	669	287	70
COTOPAXI	37,979	36,169	1,234	475	101
CHIMBORAZO	31,347	29,141	1,397	603	206
EL ORO	42,709	40,609	1,592	431	77
ESMERALDAS	18,680	17,386	956	328	10

GUAYAS	302,901	292,095	8,298	1,968	540
IMBABURA	35,751	33,924	1,298	364	165
LOJA	28,899	27,332	915	516	136
LOS RÍOS	59,602	58,467	710	404	21
MANABÍ	84,195	81,284	2,133	657	121
MORONA SANTIAGO	4,054	3,363	290	261	140
NAPO	2,972	2,431	172	294	75
PASTAZA	4,513	3,949	276	211	77
PICHINCHA	266,724	252,744	7,996	4,752	1,232
TUNGURAHUA	57,895	54,465	2,596	631	203
ZAMORA CHINCHIPE	2,985	2,608	132	151	94
GALÁPAGOS	945	762	129	54	0
SUCUMBÍOS	9,884	9,102	350	337	95
ORELLANA	6,253	5,442	424	359	28
STO. DOMINGO DE LOS TSACHILAS	31,707	30,128	1,110	352	117
SANTA ELENA	8,191	7,405	663	123	0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) Estadísticas De Transporte 2010.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

CUADRO 18.-Número de vehículos matriculados, según clase y uso-país

CLASE	TOTAL	USO DEL VEHÍCULO			
		PARTICULAR	ALQUILER	ESTADO	MUNICIPAL
TOTAL PAÍS	1,171,924	1,116,201	37,352	14,567	3,804
AUTOMÓVIL	407,353	387,974	19,043	322	14
BUS	7,523	717	6,417	257	132
COLECTIVO	1,232	519	491	200	22
JEEP	182,829	179,026	16	3,283	504
FURGONETA (P)	18,751	15,875	2,566	273	37
MOTOCICLETA	179,855	178,195	2	1,602	56
CAMIONETA	242,114	230,399	3,390	6,785	1,540
FURGONETA (C)	1,550	1,499	25	21	5
CAMIÓN	107,882	104,054	2,906	583	339
TANQUERO	2,368	1,887	160	219	102
VOLQUETE	9,195	7,039	849	542	765
TRÁILER	9,501	7,865	1,465	94	77
OTRA CLASE	1,771	1,152	22	386	211

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) Estadísticas De Transporte 2010.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

El siguiente cuadro se elaboró de acuerdo a las siguientes especificaciones:

Vehículos matriculados considerando modelos anteriores al 2000 hasta el 2011, de acuerdo a cifras y datos proporcionados por el INEC; al mismo tiempo que se excluyen a las motocicletas por razones obvias.

Se los clasifico según el uso (clasificación establecida por el INEC):

- Particular
- Alquiler
- Estado
- Municipal

CUADRO 19.-Número de vehículos, por clase y por uso-Santa Elena

CLASE	CANTIDAD	RELACIÓN PORCENTUAL	USO DEL VEHÍCULO			
			PARTICULAR	ALQUILER	ESTADO	MUNICIPAL
AUTOMÓVIL	3,227	51%	2,917	261	48	0
BUS	242	4%	219	20	4	0
COLECTIVO	18	0%	16	1	0	0
JEEP	527	8%	476	43	8	0
FURGONETA(P)	152	2%	137	12	2	0
MOTOS						
CAMIONETA	1,107	17%	1,001	90	17	0
FURGONETA (C)	8	0%	7	1	0	0
CAMIÓN	783	12%	708	63	12	0
TANQUERO	66	1%	60	5	1	0
VOLQUETE	71	1%	64	6	1	0
TRÁILER	111	2%	100	9	2	0
OTRA CLASE	16	0%	14	1	0	0
TOTAL	6,328	100%	5,721	512	95	0
			6,328			

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) Estadísticas De Transporte 2010.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.11. NECESIDADES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El Sector Automotriz a nivel nacional ha crecido en un 20% a nivel de unidades (Artículo- EL FINANCIERO DIGITAL- Negocios Ecuador, 2011)

Ecuador es un mercado competitivo para comprar un auto, hay que traer a colación el hecho de que todos los precios de los vehículos importados se ven afectados por Impuestos, que van desde Arancel de Importación (35% hasta el 40%), hasta los Impuestos a los Consumos Especiales (5% hasta el 15%), y el Impuesto al Valor Agregado (12%); esto, sin descontar que el Gobierno baraja la posibilidad de generar un impuesto adicional para los vehículos de lujo.

El Medio Ambiente no se queda atrás, pues las nuevas tendencias apuntan hacia su conservación a través del desarrollo de motores, que cada vez tienen menos cilindraje y a la vez más potencia, lo cual emigra a un menor consumo de combustible y, por ende, enfoca su eficiencia a lograr motores con las más bajas emisiones de CO₂.

1.12. CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO

Sitio caracterizado por poseer instalaciones con un diseño moderno (áreas protegidas de la intemperie), en el que se oferta el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico vehicular, dotado de la señalética correspondiente para el óptimo desplazamiento de vehículos como de las personas que circulan en las diferentes áreas.

Cabe destacar que para este tipo de negocios de la ubicación comercial, se convierte en un requisito que trae consigo ventajas como la captación de clientes. Se caracterizan también por la aplicación y uso de tecnología acorde a su capacidad instalada. La tecnología les sirve para competir con grupos económicos muy fuertes y de gran aceptación en el mercado.

1.12.1. Características de la Tecnología Aplicada

La tecnología es una característica propia y esencial de la evolución del ser humano, consistente en la capacidad para responder a necesidades diversas mediante la

construcción de una gran variedad de objetos, máquinas y herramientas, así como el desarrollo y perfección en el modo de fabricarlos y emplearlos con vistas a modificar favorablemente el entorno o conseguir una vida más cómoda y segura. La tecnología da respuesta, de este modo, a las necesidades y problemas humanos; para ello, utiliza los conocimientos científicos acumulados con el fin de aplicar los procedimientos técnicos necesarios que conduzcan a las soluciones óptimas. Abarca tanto el proceso de creación como los resultados que se obtienen y las consecuencias que genera en el campo científico y social. Esta materia optativa constituye una toma inicial de contacto en la etapa por parte del alumnado que, partiendo del conocimiento personal que posee, poco fundamentado e incompleto acerca del mundo tecnológico que le rodea, se centra en dar a conocer las respuestas que los seres humanos han ido generando a las necesidades planteadas en cada época y contexto histórico como indicador de la evolución científica, tecnológica y social, donde el avance, relativamente lento, de las primeras etapas históricas contrasta con el rapidísimo avance de las últimas décadas.

Actualmente la tecnología también está comprometida en conseguir procesos tecnológicos acordes y respetuosos con el medio ambiente, para evitar que las crecientes necesidades provoquen un agotamiento o degradación de los recursos materiales y energéticos de nuestro planeta.

1.13. BASE LEGAL

1.13.1. Objetivo Nacional

La Constitución de la República del Ecuador, Título II – de los Derechos- capítulo segundo de los derechos del Buen Vivir en la sección octava “Trabajo y seguridad social” cita:

Artículo 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una

vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado.

El Plan Nacional para el Buen Vivir establece en su objetivo número seis “Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas”, el mismo que es parte de un grupo de doce que se establecieron para el cumplimiento de metas nacionales en función a las distintas propuestas de acción pública sectorial y territorial, y principalmente con la necesidad de concretar los desafíos derivados del nuevo marco constitucional.

1.13.2. Programa Estatal

La creación de un Centro Electromotriz Especializado dirigido al parque automotor de la Provincia de Santa Elena, se plantea como parte de las actividades complementarias al Plan de Renovación vehicular RENOVA; un programa implementado por el Gobierno Nacional que permite renovar el parque automotor, mediante la salida de vehículos que prestan servicio de transporte público, a través de la chatarrización (para las unidades que han cumplido su vida útil), renovación (con el ingreso de nuevas unidades) y/o mejoramiento (del servicio de transporte público y comercial), todo esto con el fin de garantizar las condiciones de seguridad, confort, buen servicio y mejoras al medio ambiente. Es importante mencionar que uno de los grandes intereses que se persigue a nivel nacional es mejorar la matriz productiva local, como un objetivo importante fijado del Código de la Producción.

CUADRO 20.-Base Legal

ENUNCIADO	LÍNEA BASE	FUNDAMENTO LEGAL
OBJETIVO NACIONAL	Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas.	Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013

PROGRAMA ESTATAL	Plan de Renovación vehicular RENOVA	Gobierno Nacional del Ecuador
ÁREA DE INVESTIGACIÓN	Producción	Código de la Producción
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN	Servicios	Código de la Producción
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	Estudio de Factibilidad para la creación de un Centro Electromotriz Especializado dirigido al parque automotor de la Provincia de Santa Elena	Código de la Producción

Fuente: Base Legal

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

CUADRO 21.-Cuadro de Involucrados

	GUÍA DE INVOLUCRADOS	PROBLEMAS PERCIBIDOS	INTERESES	RECURSOS	MANDATOS
NIVEL MACRO	GOBIERNO SECTORIAL	Falta de tecnificación en temas inherentes a procesos productivos, impide en el desarrollo local.	Mejorar la matriz productiva local, en cumplimiento del Código de la Producción	-Base legal -Convenios -Recurso humano -Recurso financiero	Desarrollar un programa que tecnifique las actividades productivas locales
NIVEL MESO	MICROEMPRESAS LOCALES	Bajo nivel de producción causado por la carencia de tecnificación en procesos productivos.	Aumentar niveles de producción.	Recurso financiero: -Público y Privado Leyes de Regulación -Código de la Producción -Plan del Buen Vivir	Desarrollar un programa de tecnificación interna que mejore procesos productivos.
NIVEL MICRO	CLIENTES-CONSUMIDORES FINALES DEL SERVICIO	Bajo poder adquisitivo (Disponibilidad a Pagar).	Obtener satisfacción en el consumo de bienes y /o servicios.	Recursos Financieros: -Propios	Desarrollar un programa de seguimiento que regule la calidad de la producción local y con ello aumente la confianza y consumo por lo nuestro

Fuente: Cuadro de Involucrados

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

1.14. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD

Un Estudio de Factibilidad es una herramienta que permite establecer las bases para el desarrollo y puesta en marcha de un proyecto, a través de la recopilación de información, la misma que posteriormente servirá para tomar decisiones

La investigación de factibilidad en un proyecto consiste en descubrir si el proyecto a implementarse es útil. La búsqueda debe contemplar los recursos disponibles, nunca deben definirse con recursos que la futura empresa no es capaz de dar. Fernández Espinoza S. (2007), los menciona como “Los estudios que se deben realizar para poder justificar y demostrar los beneficios de un proyecto tienen un contenido mínimo y variarán en cuanto a su profundidad y detalle conforme se evoluciona desde los estudios a nivel de perfil hasta los estudios a nivel de factibilidad” Pág. #31

1.14.1. Fines de un Estudio de Factibilidad

Un estudio de factibilidad pretende conseguir la reducción de errores y mayor precisión en los procesos, reducción de costos mediante la optimización o eliminación de recursos no necesarios, integración de todas las áreas y subsistemas de la empresa, actualización y mejoramiento de los servicios a clientes o usuarios, aceleración en la recopilación de datos, reducción en el tiempo de procesamiento y ejecución de tareas, automatización óptima de procedimientos manuales.

1.14.2. Elementos de un Estudio de Factibilidad

Básicamente se pueden considerar tres tipos diferentes de factibilidad:

1. Técnica: ¿Puede implementarse el sistema usando la tecnología actual?
2. Económica: ¿Los beneficios superan los costos?
3. Operacional u organizacional: ¿Puede implementarse el sistema en esta organización?

El análisis completo de un proyecto requiere, por lo menos, la realización de cuatro estudios complementarios: de mercado, técnico, organizacional administrativo y financiero.

1.14.3. Generalidades del Estudio de Mercado

El estudio de mercado es más que el análisis y determinación de la oferta y demanda o de los precios del proyecto. Muchos costos de operación pueden preverse simulando la situación futura y especificando las políticas y procedimientos que se utilizarán como estrategia comercial. . Fernández Espinoza S. (2007) considera que:

En este apartado se describen los productos o servicios que generará el proyecto, a que mercado va dirigido, dónde se ubica geográficamente este mercado, cuál es la oferta y la demanda existente de productos y de materias primas. Los aspectos más relevantes que en términos generales deben ser analizados en un estudio del mercado del proyecto son los siguientes:

Producto: debe describirse en forma detallada el producto o servicio y sus especificaciones técnicas y de calidad

Mercado: deberán mostrarse los estudios del mercado llevados a cabo que presenten la forma como se estimó el mercado meta y qué instrumentos se utilizaron para determinar la demanda potencial y la demanda efectiva del proyecto.

Oferta y demanda del mercado: deberá hacerse un análisis de la demanda total del producto en el mercado, cuantificar la producción total interna, así como las exportaciones y las importaciones de productos similares que representan la competencia del proyecto.

Es necesario, además, localizar físicamente a los productores y los consumidores, así como determinar cuáles son sus estrategias de comercialización, etc.

Materia prima: definir las características de los proveedores de insumos, lugar de ubicación (nacional e internacional), precios, costos y medios de transporte, etc.

Precio del producto: la determinación del precio del producto puede hacerse de varias maneras. La primera de ellas puede ser obtenida con base en un promedio de los precios de productos similares en el mercado, el cual se puede determinar por medio de un estudio detallado de la oferta del mercado. La otra forma es tratar de determinar por diferentes formas cuál es el precio que los potenciales consumidores estarían dispuestos a pagar por el producto o servicio que se pretende introducir al mercado. La tercera manera tiene que ver con los objetivos de la empresa y la estrategia de introducción comercialización que podría indicar que se competirá por diferenciación, lo cual puede llevar a determinar un precio superior al promedio del mercado.

El estudio de mercado, es quizá el más importante de todos porque define, entre otras cosas, los posibles ingresos por ventas del proyecto, lo cual será la base para estimar los flujos que servirán para pagar la inversión, su costo y generar las ganancias que esperan los inversionistas o entidades financieras. (Pág. # 33)

Decisiones como el precio de introducción, inversiones para fortalecer una imagen, acondicionamiento de los locales de venta en función de los requerimientos observados en el estudio de los clientes potenciales, políticas de crédito recomendadas por el mismo estudio, entre otros, pueden constituirse en variables pertinentes para el resultado de la evaluación.

Son cuatro los aspectos que deben estudiarse, el primero es el consumidor y las demandas del mercado y del proyecto, actuales y proyectadas, el segundo es la competencia y las ofertas del mercado y del proyecto, actuales y proyectadas, el tercero, la comercialización del producto o servicio generado por el proyecto, y por último los proveedores y la disponibilidad y precio de los insumos, actuales y proyectados

1.14.4. Generalidades del Estudio Técnico

El aspecto técnico de un proyecto verifica la posibilidad técnica de fabricación del producto y/o servicios, y comprende todo aquello que tenga relación con el funcionamiento y operatividad del mismo. Pretende resolver las preguntas referentes a: dónde, cuánto, cuándo, cómo y con qué producir lo que se desea.

Este estudio comprende los siguientes aspectos que a su vez son las partes que lo conforman:

1. Análisis y determinación de la localización óptima del proyecto
2. Análisis y determinación del tamaño óptimo del proyecto
3. Análisis de la disponibilidad y el costo de los suministros e Insumos
4. Identificación y descripción del proceso

5. Determinación de los recursos humanos requeridos para la correcta operación del proyecto

1.14.5. Generalidades del Estudio Organizacional

Cada proyecto necesita que se defina una estructura organizativa que se adapte a los requerimientos de su posterior operación. Es fundamental que conozcamos ésta estructura para luego definir las necesidades del personal cualificado para la gestión y, posteriormente estimar con mayor precisión los costos indirectos de la mano de obra ejecutiva.

También es necesario simular el proyecto en cuestión, y para esto tenemos que definir con todo detalle, los procedimientos administrativos que se implementarían con el proyecto.

Encontraremos en cada proyecto diferencias sustanciales entre los costos de llevar registros normales versus computacionales, pero dependerá del análisis del proyecto para decidirse por la primera modalidad o por la segunda

1.14.6. Generalidades del Estudio Financiero

El estudio financiero es la última etapa del análisis de la viabilidad financiera de un proyecto; y su objetivo principal es ordenar y sistematizar la información de índole monetario que proporcionaron las anteriores etapas, elaborar los cuadros analíticos y antecedentes adicionales para la evaluación del proyecto y evaluar los antecedentes para determinar su rentabilidad.

La sistematización de ésta información consiste en identificar y ordenar todos los ítems de inversiones, costos e ingresos que puedan deducirse de los estudios realizados con anterioridad.

1.14.7. Análisis de Sensibilidad

Cuando se evalúa un proyecto de inversión, es complicado tratar de determinar que puede ocurrir en el futuro, y cómo se van a comportar las distintas variables que forman parte de éste. De lo anterior, surge la necesidad de construir diferentes escenarios (situaciones), que pudieran presentarse durante la ejecución del proyecto. Estos escenarios o situaciones se relacionan con aspectos económicos, políticos, sociales, ambientales, legales que afectan de maneras directas la evolución del proyecto y que lo ponen en riesgo. Una forma de visualizar el comportamiento de estos.

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA

2.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente trabajo se aplicó la investigación cuali-cuantitativa o mixta, este enfoque implicó la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos; proceso que dio lugar a las deducciones sobre aspectos referentes a este trabajo investigativo.

Según Blaxter Loraine, Hughes Christina, Tight Malcolm (2008), la investigación cuantitativa y cualitativa se combinan para ofrecer una imagen general. La investigación cuantitativa puede emplearse para subsanar las lagunas que existen en un estudio cualitativo porque, por ejemplo el investigador no puede estar en más de un lugar a la vez. Alternativamente puede suceder que no todos los problemas sean asequibles únicamente a la investigación cuantitativa o únicamente a la investigación cualitativa (Pág. 100)

2.2. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

La modalidad de trabajo que se utilizó en esta investigación, es la de un proyecto factible o de intervención, según Ramírez Elbar y Cajigas R. Margot (2004), proyecto factible es:

Un estudio de factibilidad es el que podrá pronosticar con mayor certeza el rumbo de éxito o fracaso de si se lo realiza dentro de parámetros de alta calidad, de exigencia de emprendedores e inversores sobre ellos mismos y una idea de negocio, equipo encargado de hacer el trabajo en materia de investigación necesaria a cumplir, para lograr información seria y creíble sobre el proyecto de inversión.

Así pues, responsabilidad y profesionalismo, conjugados en compromiso con la calidad, es el primer gran ingrediente requerido para hacer un estudio de factibilidad altamente confiable.

Lo dicho se tradujo por consiguiente a que este estudio de factibilidad por ser el componente para la decisión final sobre invertir o no, y por la cantidad de factores que se valoraron, tiene su propia fuerza determinante, pues se han examinado una cantidad superior de variables que en estudios previos, no se realizaron con tanta exigencia.

El presente estudio se desarrolló en torno a las líneas de investigación de la Carrera de Desarrollo Empresarial, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena pues se priorizó temas como el Emprendimiento, Desarrollo Local, y Desarrollo Empresarial; en la primera definición se encuentran inmersos el emprendimiento con innovación y valor agregado para la producción de bienes y servicios, y de la segunda se desprende la Creación de Empresas, todo esto al mismo tiempo que se consideró el apoyo de investigaciones de tipo documental y de campo, que conllevaron a establecer las pautas y características fundamentales inherentes a la fundamentación teórica de la propuesta.

2.3. TIPOS DE INVESTIGACIÓN

En el presente Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro Electromotriz Especializado dirigido al Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena se utilizaron varios tipos de investigación que se mencionan como sigue:

Investigación Exploratoria.- Que sirvió para aumentar el grado de familiaridad y obtener información sobre posibilidades recurrentes dentro de la investigación del objeto de estudio, estableciendo prioridades que ayudaron a identificar relaciones potenciales entre las variables (dependiente e independiente) todo en pro de la elaboración del presente trabajo. Dentro de este tipo de investigación se hizo uso de la técnica de búsqueda documental.

Investigación Descriptiva.- Se usó con la finalidad de describir aspectos importantes y puntuales de los involucrados y el entorno que los rodea, información que posteriormente se sometió a un análisis oportuno, mencionado con ello que no solo se trató de la consecución de datos, sino que a su vez se establecieron relaciones con contextos y vínculos presentes, pues con este tipo de investigación se profundizó el estudio exploratorio, al delimitarse los hechos que conformaron el problema de investigación dentro de este trabajo de tesis.

Investigación Explicativa.- Dado que se hizo necesario un proceso característico de este tipo de investigación, que es el de análisis, síntesis e interpretación, que se realizó con conocimiento pleno de cada una de las unidades del presente Estudio de Factibilidad.

2.4. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

El uso de métodos en el desarrollo del presente Estudio de Factibilidad para la Creación de un Centro Electromotriz Especializado dirigido al Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena; se hizo necesario debido a que por su calidad de trabajo investigativo implicó organización, conocimiento de antecedentes, puntos críticos a resolver, datos a organizar y conclusiones por puntualizar, es decir la sistematización de información recopilada.

Todo lo antes mencionado se llevó a cabo a través de lo siguiente:

Método deductivo: que para el caso se hizo relevante dado que se consideraron como directrices dentro de la investigación, postulados de diversos autores que a más de darle un matiz lógico, sirvieron para dilucidar aspectos puntuales, pues se han encadenado conocimientos que han dado origen al presente trabajo, hecho que teóricamente Bernal T. César (2006), describe como “un método de razonamiento que consiste en tomar conclusiones generales para explicaciones particulares. El método se inicia con el análisis de los postulados, teoremas, leyes, principios,

etcétera, de aplicación universal y de comprobada validez, para aplicarlos a soluciones o hechos particulares”. Pág. 56

Método inductivo: porque se comenzó con la observación libre y a su vez se registró, analizó y clasificó los hechos, y con ello se dio paso a una derivación inductiva que fundamentó la generalización de los hechos, estableciendo contacto directo con el objeto de estudio, todo esto se sustenta en la teoría de Bernal T. César (2006), quien considera que “con este método se utiliza el razonamiento para obtener conclusiones que parten de hechos particulares aceptados como válidos, para llegar a conclusiones cuya aplicación sea de carácter general. El método se inicia con un estudio individual de los hechos y se formulan conclusiones, universales que se postulan como leyes, principios o fundamentos de una teoría” Pág. 56

Método analítico-sintético: bajo este método se analizó a la variable dependiente y a la variable independiente por separado estableciendo el análisis respectivo que posteriormente se recapitulo para hacer una sinopsis del presente Estudio de Factibilidad, Bernal T. César (2006), dice que “este método estudia los hechos partiendo de la descomposición del objeto de estudio en cada una de sus partes para estudiarlas en forma individual (análisis), y luego se integran dichas partes para estudiarlas de manera holística e integral (síntesis)”. Pág. 57

2.5. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

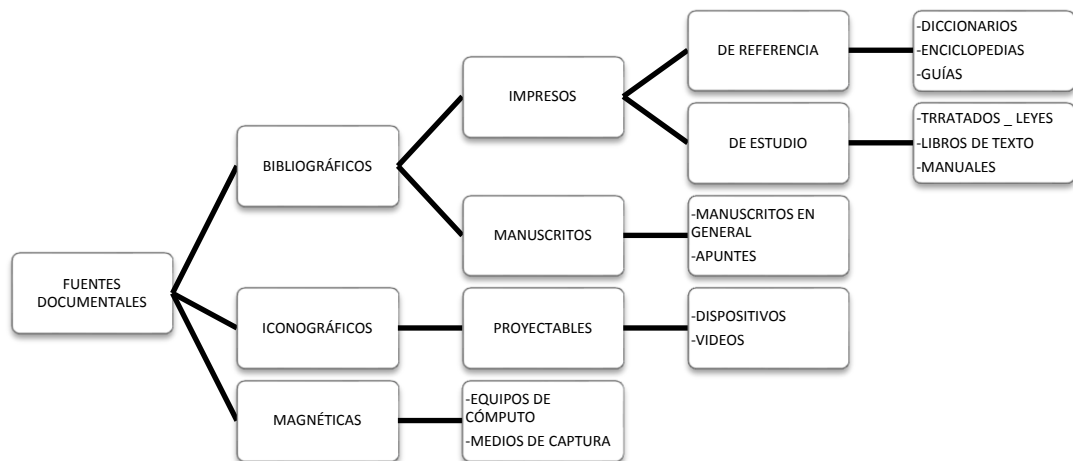
Las técnicas de investigación en las que se apoyó este trabajo se enfocan en dos grupos de aplicación general; técnica documental y técnica de campo.

Técnica Documental: se direccionó a la recopilación de información, y enunciados teóricos a través de los cuales se respaldó el estudio de procesos, hechos, acontecimientos propios del presente trabajo, siendo así que la Guía para Diseñar el

Proyecto de Tesis (UTPL) elaborada por Ortega V. Mayra y Álvarez sostienen que esta información:

Se apoya en la recopilación de antecedentes a través de documentos gráficos formales e informales. Los materiales de consulta son de fuentes bibliográficas, iconográficas, fonográficas y algunos medios magnéticos. Las fuentes de información documental son escritos formales, manuscritos, cuadros, figuras, registros, audibles en grabaciones fonográficas o magnéticas los cuales se utilizan como fuentes para fundamentar una certeza. Pág. 35

GRÁFICO 10.- Técnicas de Recopilación Documentales



Fuente: Guía para Diseñar el Proyecto de Tesis (UTPL)
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

La investigación bibliográfica posibilita la utilización de fuentes primarias y secundarias, a través de las cuales se pretende ampliar profundizar y analizar información adquirida de libros, revistas, periódicos y otras publicaciones. Méndez R. Alejandro y Astudillo M. Marcela, (2008) define lo siguiente:

La investigación bibliográfica, en primera instancia, tiene el objetivo de procesar la información representativa sobre cierto tema en un ambiente que privilegia lo relacional y lo contextual. Así, la información relacional equivale a un rompecabezas con diminutas piezas que adquieren sentido mediante la conexión entre ellas, y a su vez estas mantienen una relación con otras en diferentes planos, al estilo de una figura tridimensional. Por otro lado, lo contextual se refiere al carácter temporal y espacial del fenómeno, se expresa en que toda información está vinculada a un contexto específico que marca el desarrollo de ideas. Pág. #28

En el presente trabajo, se apoyó en la consulta de libros y documentos con temas direccionados a los diferentes tipos de estudios que se usaron como herramientas para comprobar la factibilidad de este proyecto, siendo estos:

- Estudio de Mercado
- Estudio Técnico
- Estudio Organizacional
- Estudio Financiero
- Actualmente y bajo las nuevas tendencias empresariales se aumenta a esta lista el Estudio del Impacto Ambiental.
- Además de Guías y Libros sobre el mantenimiento y reparación automotriz.

Técnica de Campo: esta técnica permitió establecer un acercamiento profundo con el objeto de estudio a través de la observación y al mismo tiempo sintetizar testimonios encontrados (entrevista-encuestas) que sirvieron para comparar aspectos teóricos con los prácticos.

Considerada como una de las técnicas de investigación, que permite el estudio sistemático del problema de estudio en el lugar de los acontecimientos. García Avedaño Pedro, (2005) manifiesta:

La investigación de campo consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna.

Claro está que, en una investigación de campo también se emplean datos secundarios, sobre todo provenientes de fuentes bibliográficas a partir de los cuales se construye el marco teórico. No obstante son los datos primarios obtenidos a través del diseño de campo, los esenciales para el logro de los objetivos y la solución del problema.

La investigación de campo, al igual que la documental, se la puede realizar a nivel exploratorio, descriptivo y explicativo (Pág. #35).

- ✓ **Observación,** se caracterizó por el contacto directo con el objeto de estudio, es decir que permitió obtener información sobre el actual servicio de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico que se le da al parque

automotor de la Provincia de Santa Elena, vistos en hechos o casos, que fueron registrados para luego efectuar su análisis respectivo.

- ✓ **Entrevistas**, se la realizó mediante la interacción directa con el entrevistado, permitiendo así despejar cualquier duda e interrogante, proceso que le dió a esta modalidad más efectividad en el momento en el que se recogió información; para el presente trabajo las entrevistas se las realizaron a los encargados o dueños de los talleres de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico vehicular a nivel de la Provincia de Santa Elena, con la finalidad de establecer criterios respecto al actual servicio que se les brinda al mismo.

- ✓ **Encuesta**, su importancia radicó en la realización de un diagnóstico para conocer la situación actual y a su vez cuantificarla y cualificarla. En el presente trabajo la encuesta se la aplicó a los propietarios y/o responsables de los diferentes tipos de vehículos matriculados y en circulación que componen el Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena, determinando así aspectos importantes que describan de forma puntual el entorno del servicio de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico que se le brinda a los diferentes medios de transporte. En esta encuesta predominaron las preguntas cerradas, que al mismo tiempo se las caracterizó con alternativas múltiples, para darle al encuestado la oportunidad de elegir entre ellas una opción de respuesta, estructuradas a través de rangos o grupos (parametrizados en función al contenido de la pregunta) considerando la graduación de la escala de Likert (esta presentó al encuestado escalas graduales enlistadas como alternativas de respuestas).

2.6. POBLACIÓN Y MUESTRA

2.6.1. Población

Ernesto A. Rodríguez Moguel, (2005) define a la Población como el conjunto de mediciones que se pueden efectuar sobre una característica común de un grupo de

seres u objetos. El concepto desempeña un papel fundamental en estadísticas, pues define los límites de la inferencia o introducción que con ella se efectúa (Pág. 79).

Partiendo de esto se plantea lo siguiente;

El parque automotor de la provincia de Santa Elena, está compuesto por 8.190 vehículos matriculados al 2010 según datos del INEC (se incluyen a las motocicletas), destinados al transporte de personas y al transporte de carga, de acuerdo a la actividad que realizan, que según lo descrito en el planteamiento del problema estas son el transporte comercial de bienes (carga pesada), el transporte comercial de pasajeros, el transporte comercial de bienes (carga liviana) y el mixto (pasajeros y carga liviana). De todo lo mencionado para el presente trabajo se consideraron únicamente las siguientes especificaciones:

- Número de vehículos matriculados, SEGÚN LA CLASE.
- Número de vehículos matriculados, CON MODELOS A PARTIR DEL 2001(se excluyen modelos anteriores).

Las consideraciones establecidas se toman de acuerdo a los datos que proporciona el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), según las estadísticas del año 2010, destacando también que la población para el presente estudio corresponde a vehículos matriculados con modelos desde el 2001 hasta el 2011, al mismo tiempo que se excluyen a las motocicletas por razones obvias.

CUADRO 22.-Cifras locales con respecto a las nacionales

RUBRO	CANTIDADES	
	TOTAL PAÍS	TOTAL PROV.SANTA ELENA
TOTAL PAÍS DE VEHÍCULOS MATRICULADOS AL 2010	1,171,924	8,190
-35.1672% MODELOS 2000 Y ANTERIORES	(412,133)	(2,880)
-14.7129% MOROCICLETAS	(172,424)	(1,205)
TOTAL CIFRA A CONSIDERAR EN LA POBLACIÓN AL 2010	587,367	4,105

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)- ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE 2010

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Es importante detallar que dentro de la categorización mencionada, entre los vehículos según su clase están los:

- Destinados al transporte de personas: vehículo, bus, colectivo, jeep, furgoneta (P), moto; y los
- Destinados al transporte de carga: camioneta, furgoneta (C), camión, tanquero, volquete, tráiler, y otra clase.

CUADRO 23.- Población Total de Clientes

VEHÍCULOS SEGÚN SU CLASE	RELACIÓN PORCENTUAL	CANTIDADES
		TOTAL PROV.SANTA ELENA
AUTOMÓVIL	43.5419%	1,787
BUS	0.8509%	35
COLECTIVO	0.1256%	5
JEEP	21.5065%	883
FURGONETA (P)	2.0291%	83
CAMIONETA	22.4447%	921
FURGONETA (C)	0.1646%	7
CAMIÓN	7.4361%	305
TANQUERO	0.1766%	7
VOLQUETE	0.6653%	27
TRÁILER	0.8679%	36
OTRA CLASE	0.1907%	8
	100%	4,105

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)
ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE 2010
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Así, el presente Estudio de Factibilidad, sujeto a las consideraciones (arriba expuestas) que tuvieron como fuente de consulta la página oficial del INEC (Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos), finalmente considera como población a los propietarios y/o responsables de los 4.105 vehículos matriculados en el año 2010 en la Prov. de Santa Elena.

CUADRO 24.- Población

POBLACIÓN	N
Propietarios y/o Responsables de Vehículos	4.105
TOTAL	4.105

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)
ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE 2010
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

2.6.2. Muestra

Cuando no es posible medir a cada uno de los individuos de una población se toma una muestra representativa de la misma.

Rodríguez Moguel Ernesto A., (2005), plantea que la muestra descansa en el principio de que las partes representan al todo y por tal, refleja las características que definen a la población de la cual fue extraída lo que indica que es representativa; es decir que para hacer una generalización exacta de una población es necesario tomar una muestra, pues mencionada generalización depende de la validez y el tamaño de la muestra.

2.6.2.1. Muestreo Probabilístico

Se utilizó la técnica de muestreo Probabilístico, seleccionando a su vez dentro de este grupo al Muestreo Aleatorio Simple por su característica de conceder a cada elemento de la población la misma probabilidad de ser escogido Se calculó el tamaño de la muestra indicando que la probabilidad de que los resultados de esta investigación sean ciertos, es de un 95%, y por ende el porcentaje o margen de error es del 5%, que bajo una explicación matemática se plantea así:

Como regla general, el nivel de confianza se simboliza con $(1-a)*100\%$, donde “a” es la proporción de las colas de la distribución que están fuera del intervalo de confianza (para el presente caso significa el porcentaje de error) y a su vez también

es la diferencia que puede haber entre el resultado que obtenemos preguntando a una muestra de la población y el que obtendríamos si preguntamos al total de ella.

$$95\% = (1 - a) * 100\%$$

$$\frac{95\%}{100\%} = (1 - a)$$

$$a = 1 - \frac{95\%}{100\%}$$

$$a = 1 - 0.95$$

$$a = 0.05$$

La población total identificada es de 4.105 que corresponde a los vehículos matriculados en el año 2010 como el dato más actual publicado en registros del INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo).

La probabilidad de éxito o aceptación esperada se dirección al criterio conservador ($p=q=0.5$), es decir 50% ya que no se posee un dato exacto del mismo.

FÓRMULA DE LA MUESTRA

$$n = \frac{N \cdot z^2 \cdot p \cdot q}{i^2(N - 1) + z^2 \cdot p \cdot q}$$

SIMBOLOGÍA

N= Tamaño de la población (4095 vehículos matriculados en el 2010)

n= Tamaño de la muestra. (?)

Z= 1.962 (Valor z dado un nivel de confianza del 95%.)

P= Probabilidad de éxito. (Es del 50% =0.5)

q=1-p corresponde a la probabilidad de fracaso. (1-0.5=0.5)

I= margen de error (lo restante al intervalo de confianza, es decir 0.05)

$$n = \frac{4.105 (1.96)^2 (0.5)(1 - 0.5)}{(0.05)^2 (4.105 - 1) + (1.96)^2 (0.5)(1 - 0.5)}$$

$$n = \frac{3.942,442}{11,2204}$$

$$n = 351$$

CUADRO 25.- Muestra

MUESTRA	Ni
Propietarios y/o Responsables de Vehículos	351
TOTAL	351

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)
ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE 2010
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

2.7. INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

Se realizó el estudio de mercado del presente trabajo, usando como instrumento para recolectar información una encuesta dirigida a los propietarios y/o responsables de vehículos, que son parte del Parque Automotor de la Provincia de Santa Elena, a su vez están considerados como clientes potenciales del servicio de mantenimiento y/o reparación del Sistema Eléctrico Vehicular.

El cálculo del número muestral, dio por resultado 351 encuestas ejecutables, a través de las cuales se originó la recopilación de información. A su vez se realizaron entrevistas a empleados de los talleres eléctricos automotrices a nivel de la Provincia (1 empleado por taller), todo esto para conocer detalles acerca de los escenarios que se observan dentro del servicio que ofrecen.

Consecutivamente se procesó la información, obtenida en el trabajo de campo a través de las encuestas y entrevistas, para generar resultados que se sometieron a un análisis en función al Estudio de Factibilidad que se está realizando

2.8. PROCESAMIENTO DE LOS DATOS

La aplicación del instrumento de investigación se llevó a cabo mayormente en sitios estratégicos aledaños a los talleres eléctricos (destinados para vehículos) ubicados en la Provincia de Santa Elena, destacando que no necesariamente se encuestó a quienes estaban recibiendo el servicio que en el taller más cercano al sitio donde se le realizó la encuesta. La práctica de teorías estadísticas como frecuencias (absoluta y relativa), relaciones porcentuales, y elaboración de gráficos se hicieron necesarias; al mismo tiempo se las acompañó del uso de herramientas informáticas indispensables en este tipo de trabajos.

2.9. RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA OFERTA

De acuerdo a un levantamiento de información que se realizó para fines pertinentes dentro de esta investigación, se presentan a continuación datos estadísticos acerca de los establecimientos dedicados a la prestación de los servicios de mantenimiento y reparación eléctrica automotriz.

CUADRO 26.-Talleres Eléctricos Automotrices en la Prov. de Santa Elena

CIUDAD	TALLERES ELÉCTRICOS	
	NÚMERO	RELACIÓN PORCENTUAL
LA LIBERTAD	33	94.29%
SANTA ELENA	2	5.88%
SALINAS	0	0
TOTAL	35	100.00%

Fuente: Talleres Eléctricos Automotrices en la Prov. de Santa Elena

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

De acuerdo a los datos anteriores se establece una relación entre los talleres existentes en la Provincia de Santa Elena y los vehículos que ingresan en ellos de tomando lo porcentual al nivel de agrado hacia los servicios de los talleres independientes de acuerdo a las encuestas (P5).

CUADRO 27.-Vehículos que ingresan a Talleres Eléctricos.

AÑOS	VEHÍCULOS QUE INGRESAN ATALLERES ANUALMENTE
2010	3.209
2011	4.152
2012	5.373
2013	6.953
2014	8.997

Fuente: Vehículos que ingresan a Talleres Eléctricos.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Con ello y bajo el método de proyección de la ecuación de la recta, la información se detalla como sigue:

CUADRO 28.-Proyección de la oferta.

AÑOS	OFERTA	X	XY	X ²
	Y			
2010	3.209	-2	-6.418	4
2011	4.152	-1	-4.152	1
2012	5.373	0	0	0
2013	6.953	1	6.953	1
2014	8.997	2	17.994	4
n=5	28.684	0	14.377	10

Fuente: Vehículos que ingresan a Talleres Eléctricos.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Ecuación de la recta:

$$y = a + bx$$

$$a = \frac{\sum y}{n} = \frac{26.884}{5} = 5.736,84$$

$$b = \frac{\sum xy}{\sum x^2} = \frac{14.337}{10} = 1.437,66$$

Y(2015)=	5.736,84	+	1.437,66	[15]=	27.302
Y(2016)=	5.736,84	+	1.437,66	[16]=	28.739
Y(2017)=	5.736,84	+	1.437,66	[17]=	30.177
Y(2018)=	5.736,84	+	1.437,66	[18]=	31.615
Y(2019)=	5.736,84	+	1.437,66	[19]=	33.052

Al proyectar la oferta esta cubre el siguiente mercado.

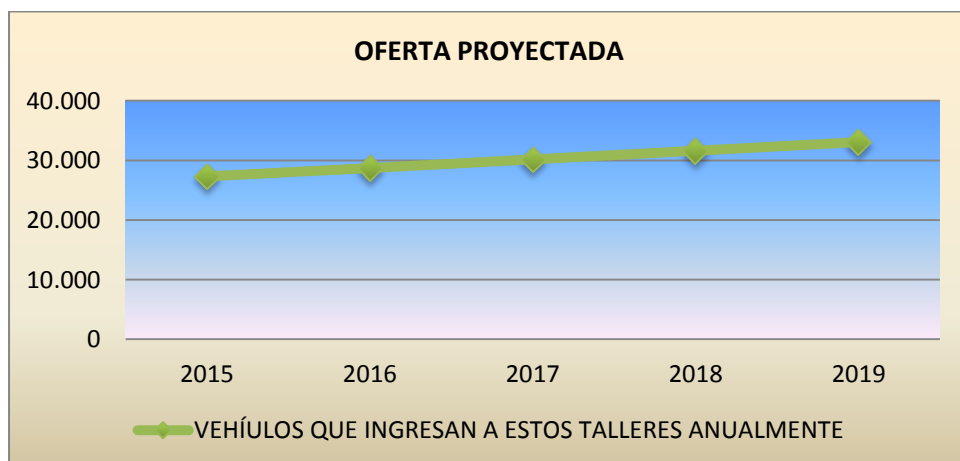
CUADRO 29.-Proyección de vehículos que cubre la oferta existente

AÑO	VEHÍCULOS QUE INGRESAN A ESTOS TALLERES ANUALMENTE
2015	27.302
2016	28.739
2017	30.177
2018	31.615
2019	33.052

Fuente :Proyección de vehículos que ingresan a Talleres Eléctricos.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 11.- Proyección de vehículos que cubre la oferta existente



Fuente :Proyección de vehículos que ingresan a Talleres Eléctricos.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

2.10. RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA DEMANDA

Según cifras del INEC en el año 2010, se matricularon en el país 1.171.924 vehículos, 266.273 más que en el 2009, lo que refleja una variación de crecimiento del Parque Automotor de acuerdo al total de vehículos matriculados en el 2010 correspondiente al 29.4%. En la Provincia de Santa Elena esta variación se presenta con un total de vehículos matriculados en el 2010 correspondientes a 8.190, mientras que en el 2009 bajo la variación porcentual nacional hubo una total de matriculación total de 6.329.92

CUADRO 30.-Vehículos Matriculados (2010)

PERÍODOS	VEHÍCULOS MATRICULADOS (2010)	
	TOTAL PAÍS	TOTAL SANTA ELENA
Período Final(2010)	1.171.924	8.190
Período Inicial(2009)	905.651	6.392.92
Variación Porcentual	29.4%.	

Fuente: Vehículos Matriculados (2010)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Al segmentar el mercado de demanda en la provincia de Santa Elena solo con modelos a partir del 2001 al 2011, respetando la variación porcentual mencionada el cuadro queda de la siguiente manera:

CUADRO 31.-Vehículos M 2001-2011

AÑOS	VEHÍCULOS MATRICULADOS EN LA APROV. DE SANTA ELENA
2010	4.114
2011	5.324
2012	6.889
2013	8.914
2014	11.535

Fuente: Vehículos Matriculados (2010)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

A partir de estos datos y proyectando una demanda a través del método de línea recta los datos son los siguientes:

CUADRO 32.-Cálculo de la proyección

AÑOS	DEMANDA	X	XY	X ²
	Y			
2010	4.114	-2	-8.228	4
2011	5.324	-1	-5.324	1
2012	6.889	0	0	0
2013	8.914	1	8.914	1
2014	11.535	2	23.069	4
n=5	36.775	0	18.432	10

Fuente: Vehículos Matriculados (2010)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Ecuación de la recta:

$$y = a + bx$$

$$a = \frac{\sum y}{n} = \frac{36.775}{5} = 7.354,92$$

$$b = \frac{\sum xy}{\sum x^2} = \frac{18.432}{10} = 1.843,15$$

$$Y(2015) = 7.354,92 + 1.843,15 [15] = 35.002$$

$$Y(2016) = 7.354,92 + 1.843,15 [16] = 36.845$$

$$Y(2017) = 7.354,92 + 1.843,15 [17] = 38.688$$

$$Y(2018) = 7.354,92 + 1.843,15 [18] = 40.532$$

$$Y(2019) = 7.354,92 + 1.843,15 [19] = 42.375$$

Siendo que en el siguiente cuadro se muestra la demanda proyectada de vehículos matriculados en la Provincia de Santa Elena, con modelos desde el 2001 al 2011 para los siguientes 5 años

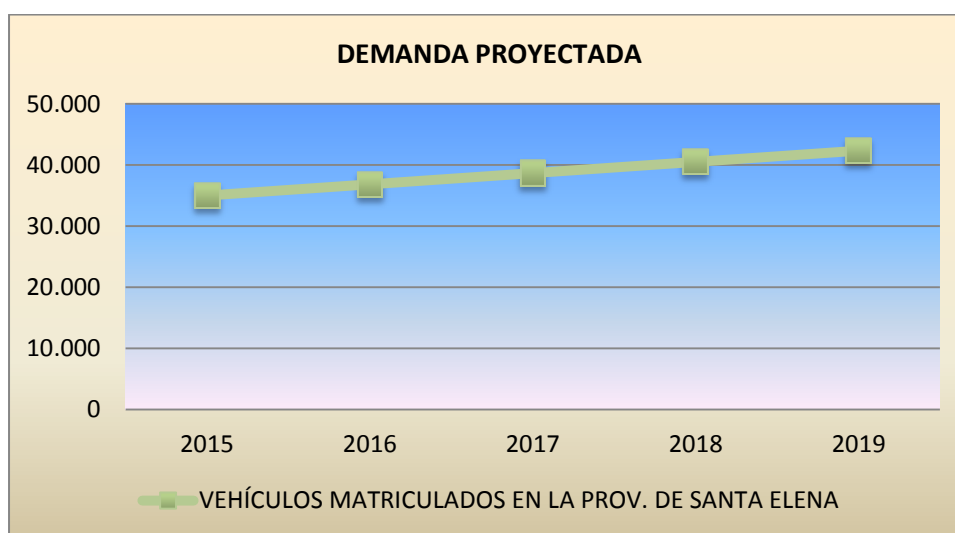
CUADRO 33.- Demanda proyectada vehículos M 2001-2011

AÑO	VEHÍCULOS MATRICULADOS EN LA PROV. DE SANTA ELENA
2015	35.002
2016	36.845
2017	38.688
2018	40.532
2019	42.375

Fuente: Vehículos Matriculados (2010)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 12.- Demanda Proyectada Santa Elena



Fuente: Demanda Proyectada Santa Elena

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

2.11. DEMANDA INSATISFECHA

La demanda insatisfecha se plantea como la cantidad de bienes o servicios que es posible que el mercado consuma en los años futuros, sobre lo cual se ha determinado que ningún productor actual podrá satisfacer si prevalecen las condiciones en las cuales se hizo el cálculo.

Para este cálculo de la demanda insatisfecha se establece la diferencia entre la demanda proyectada y la oferta proyectada.

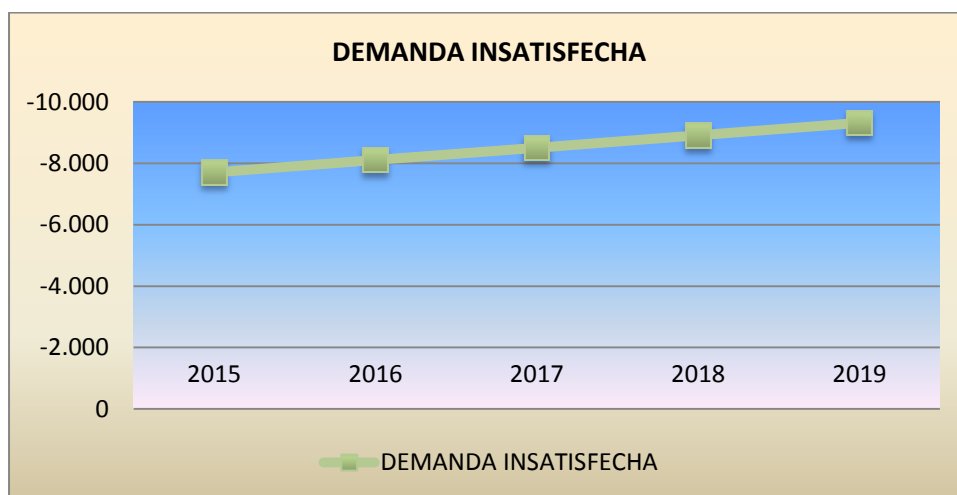
CUADRO 34.- Demanda insatisfecha

AÑOS	OFERTA PROYECTADA	DEMANDA PROYECTADA	DEMANDA INSATISFECHA
2015	27.302	35.002	-7.700
2016	28.739	36.845	-8.106
2017	30.177	38.688	-8.511
2018	31.615	40.532	-8.917
2019	33.052	42.375	-9.322

Fuente: Demanda Insatisfecha Santa Elena

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 13.- Demanda Insatisfecha



Fuente: Demanda Insatisfecha Santa Elena

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Bajo estos antecedentes se deja de manifiesto que se cubrirá solo una parte porcentual de esta demanda insatisfecha, dada la capacidad inicial y la incursión en este mercado.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA ENTREVISTA

La entrevista se la realizó con el objetivo de conocer aspectos puntuales inherentes al entorno de trabajo en los Talleres Independientes, que ofertan el servicio de Manteamiento y/o Reparación del Sistema Eléctrico Vehicular dentro de la Provincia de Santa Elena. Específicamente se entrevistó al Sr. Recalde Orrala Julio César, representante Legal del Taller Electromotriz "El Chino", ubicado el cantón La Libertad, B. 28 mayo en la Av.18 entre las Calles 16A.

A través de un cuestionario de preguntas (Anexos), se logró indagar que la mayoría de sitios que brindan el servicio de Mantenimiento Eléctrico Vehicular dentro de la Provincia de Santa Elena, aparecen con la figura de Talleres Artesanales, con escasos niveles de tecnología y grados de especialización, puesto que su base dentro del desempeño de la actividad mencionada, esta puesta principalmente en el conocimiento empírico.

Administrativamente poseen Figura Legal respaldada a través del RUC (Registro Único de Contribuyentes) ya sea como contribuyente RISE o bajo el Régimen Normal, deben cumplir, puesto que deben cumplir con el tributo que el Estado exige. No poseen controles ni seguimientos de trabajos realizados. Poseen un número reducido de trabajadores (3 como min. a 5 como máx), debido a la poca capacidad física y disponibilidad de espacios físicos dentro del área del taller.

3.2. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

CONDICIÓN 1 DEL INFORMANTE: Género de los encuestados

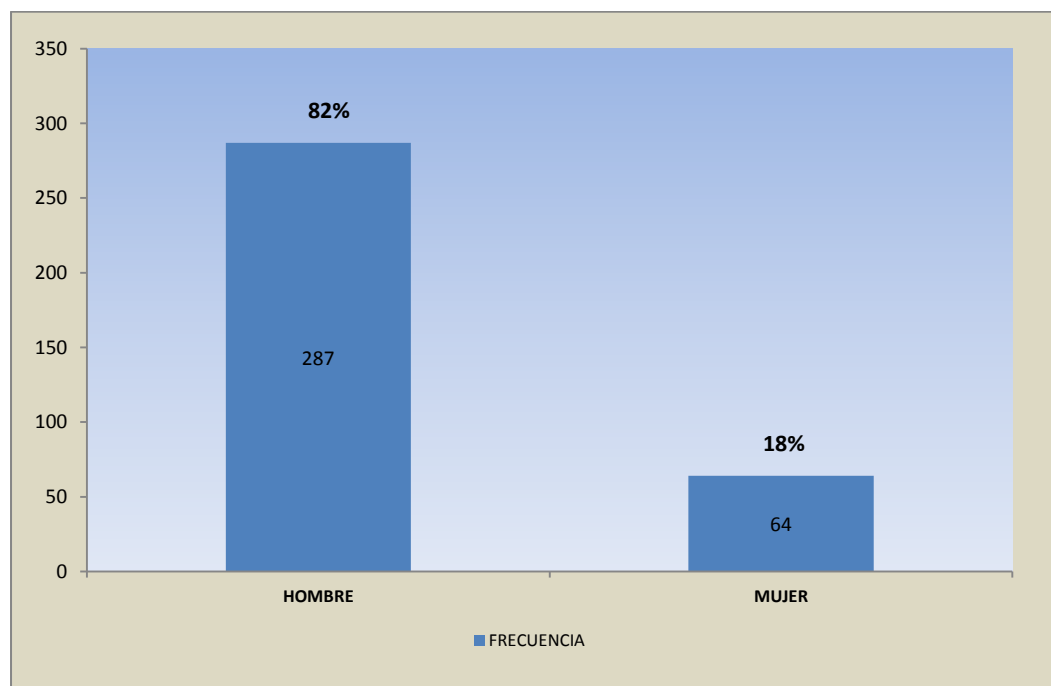
CUADRO 35.-Género de los encuestados

ESCALA	Propietarios y/o Responsables de vehículos	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
HOMBRE	287	82%
MUJER	64	18%
TOTAL	351	100%

Fuente: Género de los encuestados

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 14.- Género de los encuestados



Fuente: Género de los encuestados

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Esta primera condición del informante identifica el género de los Propietarios y/o Responsables de vehículos encuestados, y con ello posteriormente a su vez conocer la percepción que tienen del servicio de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico vehicular. Como se muestra en el gráfico de los 351 encuestados la mayoría son hombres representados por un, registrándose a su vez a un porcentaje minoritario para las mujeres.

CONDICIÓN 2 DEL INFORMANTE: ¿Es usted el propietario formal del vehículo que le acompaña?

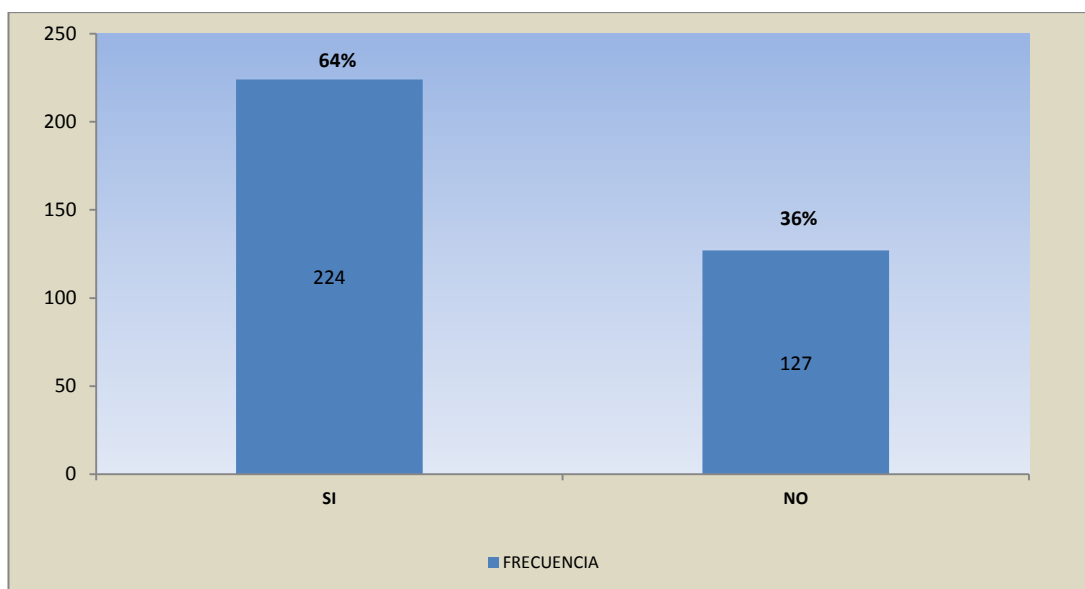
CUADRO 36.- Propietario y/o Responsable del vehículo.

ESCALA	Propietarios y/o Responsables de vehículos	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	224	64%
NO	127	36%
TOTAL	351	100%

Fuente: Relación formal del propietario con el vehículo que le acompaña.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 15.- Propietario y/o Responsable del vehículo.



Fuente: Relación formal del propietario con el vehículo que le acompaña.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

La mayoría de los encuestados afirmaron que son los propietarios formales de los vehículos que lo acompañaban al momento de la presente encuesta, sin embargo también hubo un grupo minoritario que afirmaron no ser los propietarios, sino tan solo los responsables, y aunque por el hecho de tratarse de una pregunta cerrada, no hubo especificaciones en muchos de los casos se trataban de vehículos que utilizaban como unidades de trabajo.

P1: ¿Qué clase de vehículo tiene?

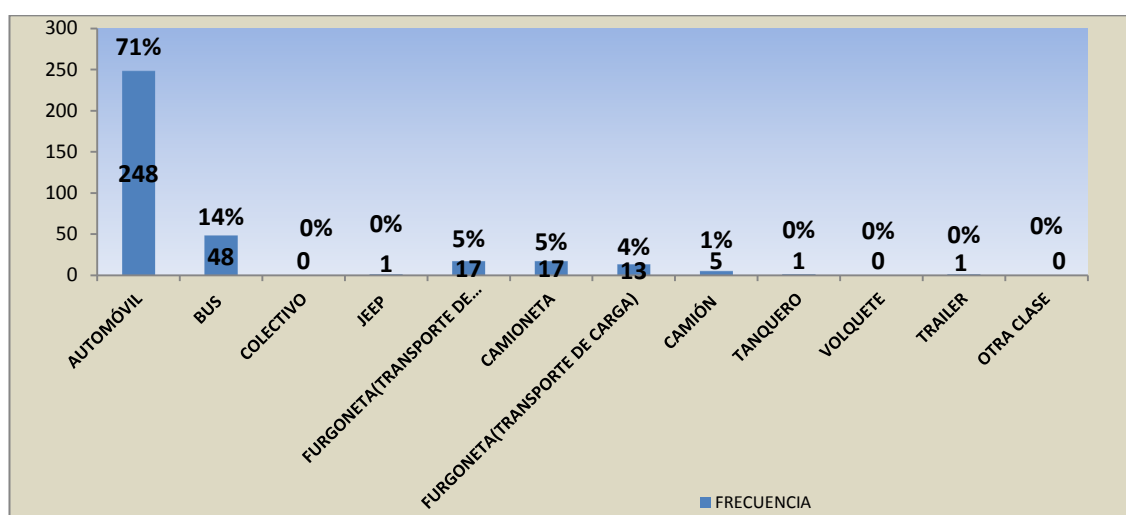
CUADRO 37.- Clase de vehículo del encuestado

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
AUTOMÓVIL	248	71%
BUS	48	14%
COLECTIVO	0	0%
JEEP	1	0%
FURGONETA(TRANSPORTE DE PERSONAS)	17	5%
CAMIONETA	17	5%
FURGONETA(TRANSPORTE DE CARGA)	13	4%
CAMIÓN	5	1%
TANQUERO	1	0%
VOLQUETE	0	0%
TRAILER	1	0%
OTRA CLASE	0	0%
TOTAL	351	100%

Fuente: Clase de vehículo del encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 16.- Clase de vehículo del encuestado



Fuente: Clase de vehículo del encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

A continuación se presenta una clara idea de cuál es la clase de vehículo que predominó en la aplicación del presente instrumento de investigación. Siendo que en su mayoría hubo automóviles (71%), mientras que la tendencia de los buses fue menor en un 14% con respecto al modelo inicia; siendo los dos que predominaron.

P2: ¿Dónde acude al momento de buscar el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de su vehículo?

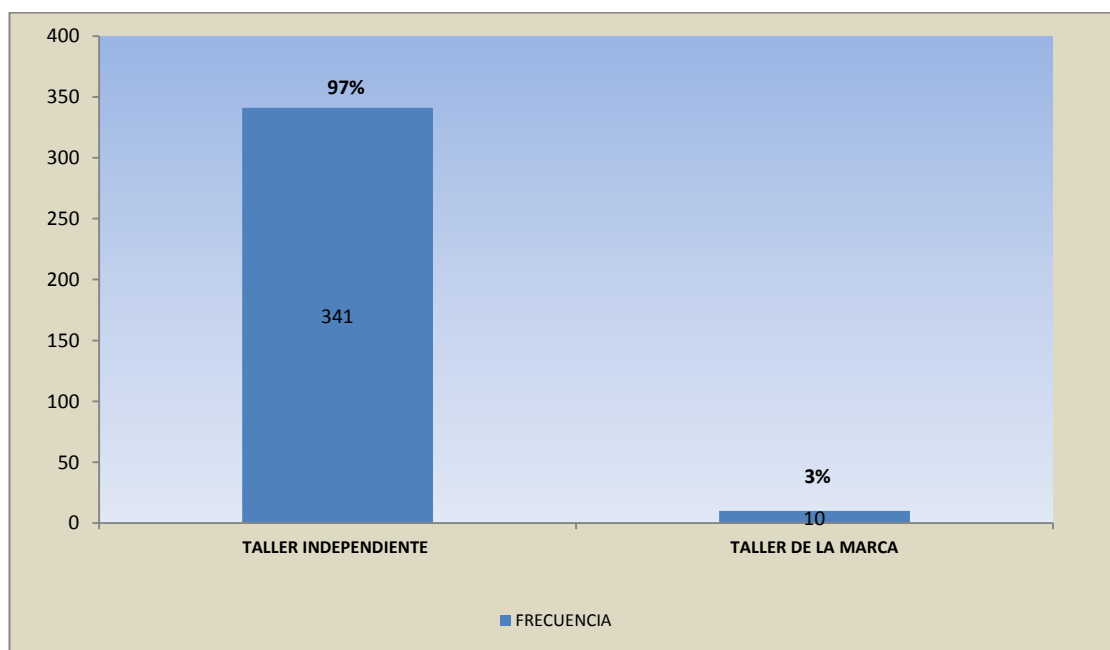
CUADRO 38.- Tipo de taller al que acude el encuestado

ESCALA	Propietarios y/o Responsables de vehículos	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TALLER INDEPENDIENTE	341	97%
TALLER DE LA MARCA	10	3%
TOTAL	351	100%

Fuente: Tipo de taller al que acude el encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 17.- Tipo de Taller al que acude el encuestado



Fuente: Tipo de taller al que acude el encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Con esta interrogante se pretende despejar cual es la preferencia en cuanto al tipo de taller que los encuestados prefieren visitar, siendo que en su mayoría mostraron afinidad por la visita a los talleres independientes, y un escaso número se direccionaron hacia un taller de la marca. La decisión de visitar talleres independientes está muy marcada, probablemente debido a que como estamos en una provincia joven, existe solo uno a nivel de marca (Chevrolet).

P3: ¿Tiene preferencia de visita a un lugar fijo al momento de buscar el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de su vehículo?

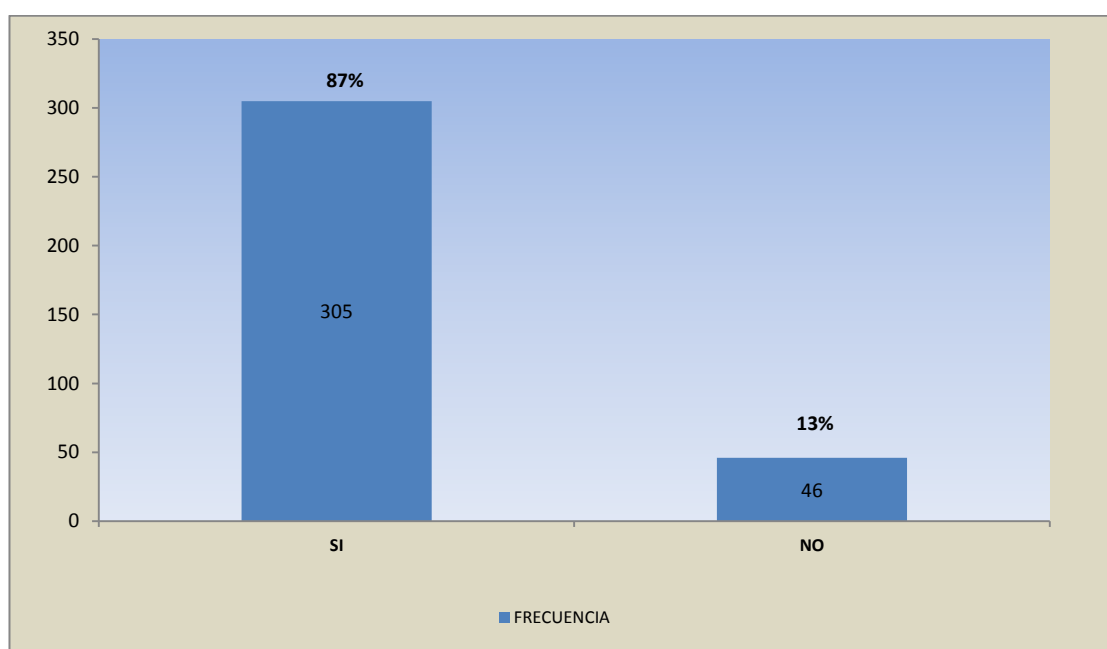
CUADRO 39.-Preferencia de visita del encuestado

ESCALA	Propietarios y/o Responsables de vehículos	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	305	87%
NO	46	13%
TOTAL	351	100%

Fuente: Preferencia de visita del encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 18.- Preferencia de visita del encuestado



Fuente: Preferencia de visita del encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Esta pregunta contiene el porcentaje de preferencia de visita a un lugar fijo, donde la mayoría de encuestados dijeron que prefieren un lugar fijo, y a su vez un pequeño porcentaje dieron un no como respuesta, acotando así que para ellos no es importante tener un sitio fijo para darle mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico a su vehículo.

P4: ¿Qué considera al momento de elegir un sitio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico para su vehículo?

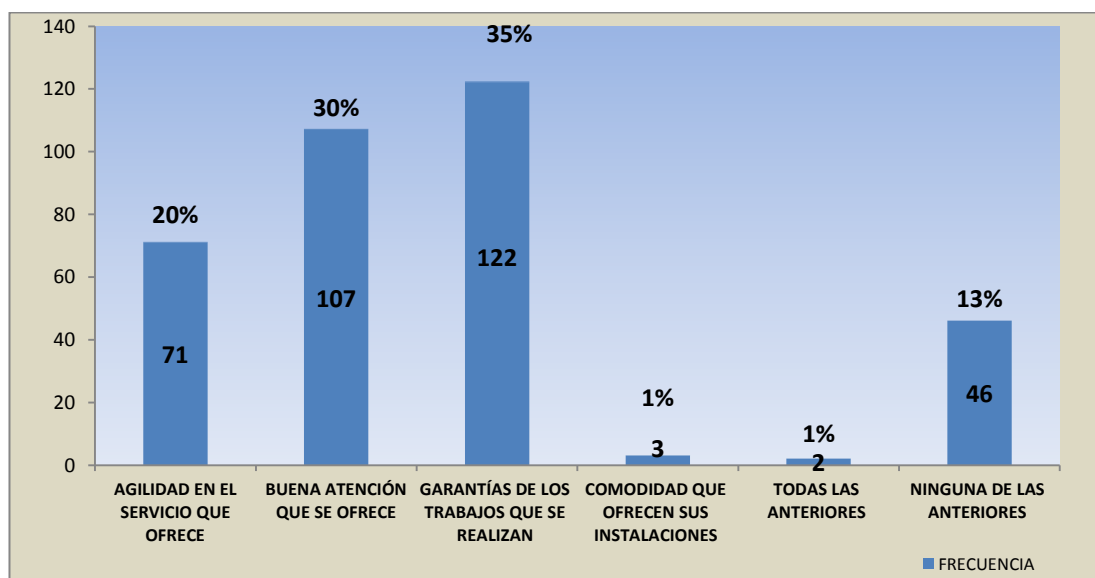
CUADRO 40.-Consideraciones al elegir un sitio para su vehículo

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
AGILIDAD EN EL SERVICIO QUE OFRECE	71	20%
BUENA ATENCIÓN QUE SE OFRECE	107	30%
GARANTÍAS DE LOS TRABAJOS QUE SE REALIZAN	122	35%
COMODIDAD QUE OFRECEN SUS INSTALACIONES	3	1%
TODAS LAS ANTERIORES	2	1%
NINGUNA DE LAS ANTERIORES	46	13%
TOTAL	351	100%

Fuente: Consideraciones del encuestado al momento de elegir un sitio para su vehículo.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 19.- Consideraciones al elegir un sitio para su vehículo



Fuente: Consideraciones del encuestado al momento de elegir un sitio para su vehículo.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Identifica los factores que consideran los encuestados como clientes al momento de elegir un sitio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de su vehículo. En su mayoría se destaca la preferencia por las garantías de los trabajos que se realizan, seguidos con un porcentaje inferior de prefirieron la buena atención que se ofrece, mientras que hubo un 20% que se direccionó por la agilidad en el servicio, como factores prioritarios.

P5: ¿Los servicios de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico para vehículos que brindan los talleres independientes a los que asiste son de su agrado? (Responda si asiste a uno de ellos)

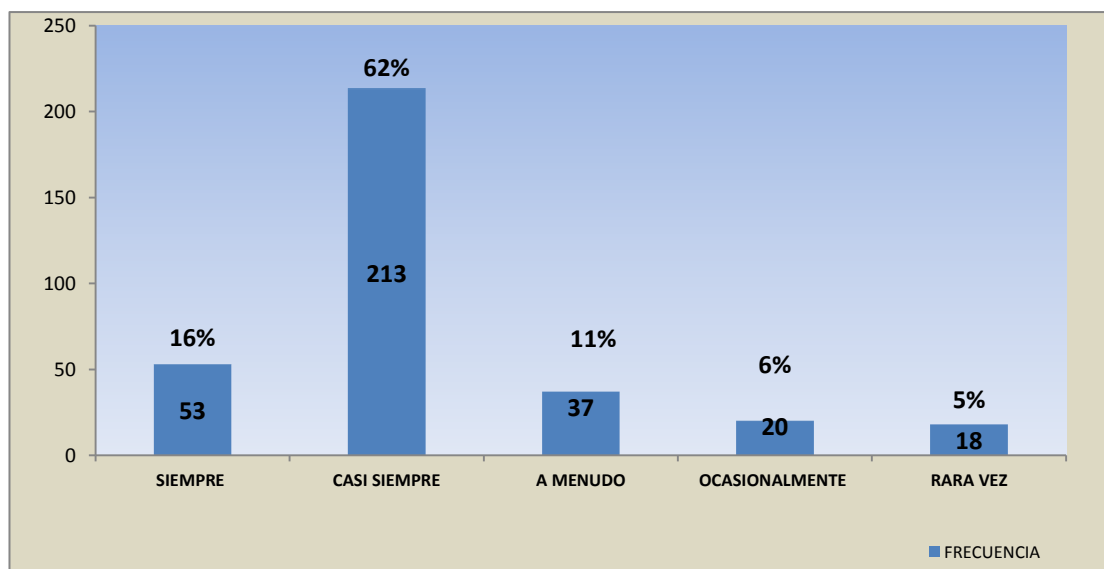
CUADRO 41.-Nivel de agrado hacia los talleres independientes

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SIEMPRE	53	16%
CASI SIEMPRE	213	62%
A MENUDO	37	11%
OCASIONALMENTE	20	6%
RARA VEZ	18	5%
TOTAL	341	100%

Fuente: Frecuencia de veces respecto al nivel de agrado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 20.-Nivel de agrado hacia los talleres independientes



Fuente: Frecuencia de veces respecto al nivel de agrado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Con esta pregunta se idéntica con qué frecuencia los encuestados encuentran satisfacción del servicio que reciben de los talleres independientes. En su mayoría los encuestados coincidieron que casi siempre encuentran un servicio que les satisface, no obstante es importante mencionar que esta no es la escala de mayor satisfacción, para el caso es “siempre”, y en ella solo hubo un bajo 16%. Diez encuestados asisten a los talleres de marca

P6: ¿Es necesario que los talleres independientes que brindan el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de vehículos hagan un seguimiento del trabajo realizado, otorgando también planes preventivos para estos?

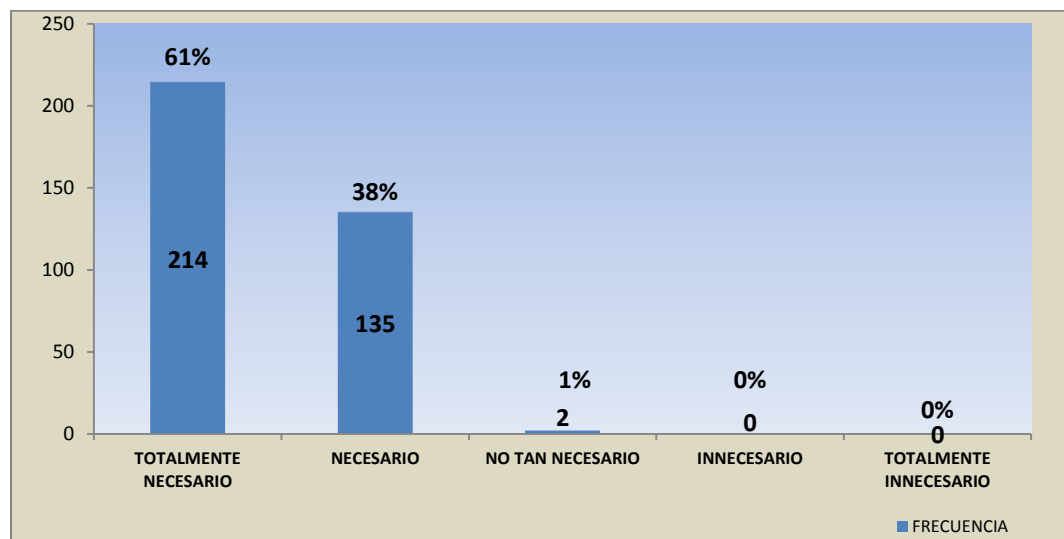
CUADRO 42.-Seguimiento del trabajo realizado

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TOTALMENTE NECESARIO	214	61%
NECESARIO	135	38%
NO TAN NECESARIO	2	1%
INNECESARIO	0	0%
TOTALMENTE INNECESARIO	0	0%
TOTAL	351	100%

Fuente: Nivel de necesidad de darle un seguimiento al trabajo realizado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 21.- Seguimiento del trabajo realizado



Fuente: Nivel de necesidad de darle un seguimiento al trabajo realizado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Esta pregunta describe el nivel de necesidad que perciben los encuestados acerca de recibir un seguimiento del trabajo realizado por parte de los talleres independientes, y mayoritariamente dicen que es totalmente necesario, seguidos de un número menor que dice que es necesario. Es importante destacar que al plantear que es “Totalmente Necesario” la pregunta argumenta que además a los encuestados se les otorgaría a su vez planes preventivos.

P7: ¿Cuántas veces al año acude usted al taller para el mantenimiento eléctrico de su vehículo/unidad de trabajo?

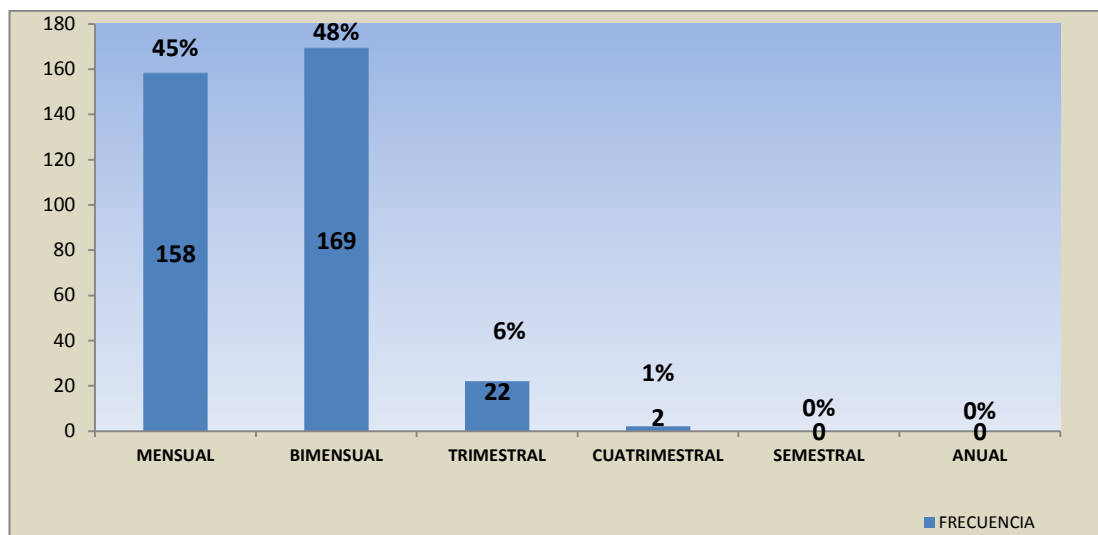
CUADRO 43.-Frecuencia de visita por año al taller

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MENSUAL	158	45%
BIMENSUAL	169	48%
TRIMESTRAL	22	6%
CUATRIMESTRAL	2	1%
SEMESTRAL	0	0%
ANUAL	0	0%
TOTAL	351	100%

Fuente: Frecuencia de visita por año al taller.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 22.- Frecuencia de visita por año al taller



Fuente: Frecuencia de visita por año al taller.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Esta interrogante registra la frecuencia de visitas al año que un vehículo le hace a un taller eléctrico de vehículos. En su mayoría los propietarios y/responsables de vehículos en la Provincia de Santa Elena visitan los talleres de mantenimiento eléctrico vehicular cada dos meses y al mismo tiempo también afirmaron acudir mensualmente, habiendo una diferencia de tres puntos porcentuales minoritariamente, de este último período de tiempo con respecto al primero.

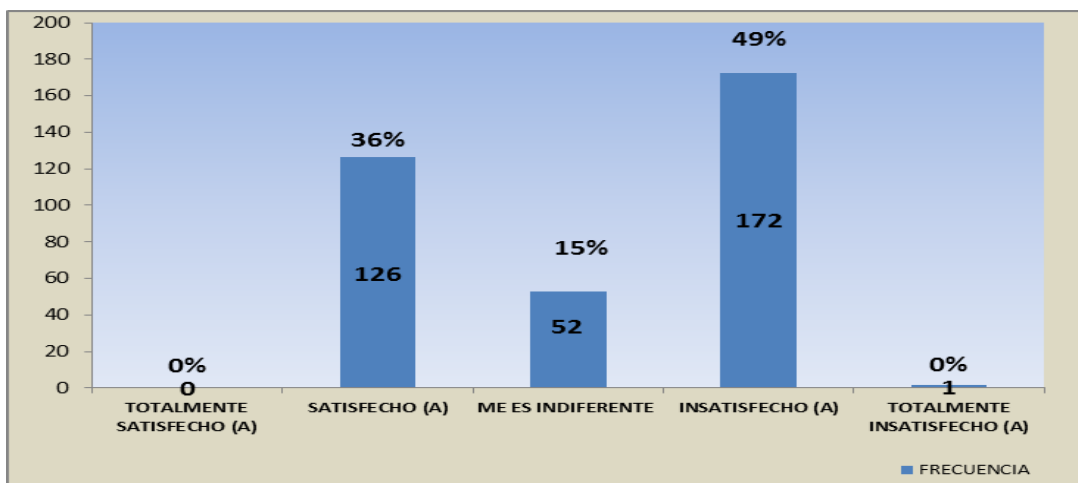
P8.- ¿Se siente satisfecho(a) del precio que cancela por el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de su vehículo, en el taller que escoge para el mismo?

CUADRO 44.- Nivel de satisfacción referente al precio

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TOTALMENTE SATISFECHO (A)	0	0%
SATISFECHO (A)	126	36%
ME ES INDIFERENTE	52	15%
INSATISFECHO (A)	172	49%
TOTALMENTE INSATISFECHO (A)	1	0%
TOTAL	351	100%

Fuente: Nivel de satisfacción referente al precio que cancela el encuestado.
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 23.- Nivel de satisfacción referente al precio



Fuente: Nivel de satisfacción referente al precio que cancela el encuestado.
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Del total de los encuestados, la mayoría representados por el 49 % se encuentran insatisfechos del servicio que ofrecen los centros automotrices con respecto al mantenimiento y reparación del sistema eléctrico vehicular, de ahí que en un 13% menos dijeron estar satisfechos, y a su vez unos pocos manifestaron que les era indiferente.

P9.- ¿Cuánto suele gastar en el mantenimiento eléctrico de su vehículo o unidad de trabajo en el mes que terminó?

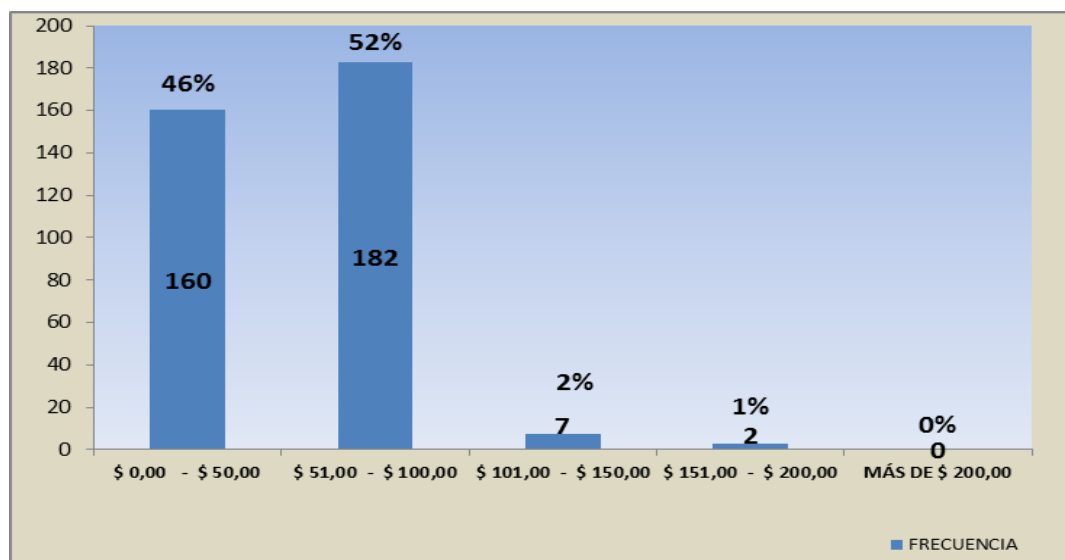
CUADRO 45.- Gasto en el mantenimiento eléctrico del vehículo

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
\$ 0,00 - \$ 50,00	160	46%
\$ 51,00 - \$ 100,00	182	52%
\$ 101,00 - \$ 150,00	7	2%
\$ 151,00 - \$ 200,00	2	1%
MÁS DE \$ 200,00	0	0%
TOTAL	351	100%

Fuente: Gasto en el mantenimiento eléctrico del vehículo del encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 24.- Gasto en el mantenimiento eléctrico del vehículo



Fuente: Gasto en el mantenimiento eléctrico del vehículo del encuestado.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Según los datos, que han proporcionado los encuestados, la mayoría optó por responder que por el mantenimiento y/o reparación eléctrica de su vehículo el mes que terminó gastó entre \$51 y \$100 (dólares), sin embargo en un número no muy lejano aseguraron que su gasto en el tiempo ya mencionado estuvo entre \$0 y \$50 (dólares).

P10.- ¿Está conforme con el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico vehicular que se brindan en los talleres independientes que existen en la Prov. de Santa Elena? (Responda si asiste a uno de ellos)

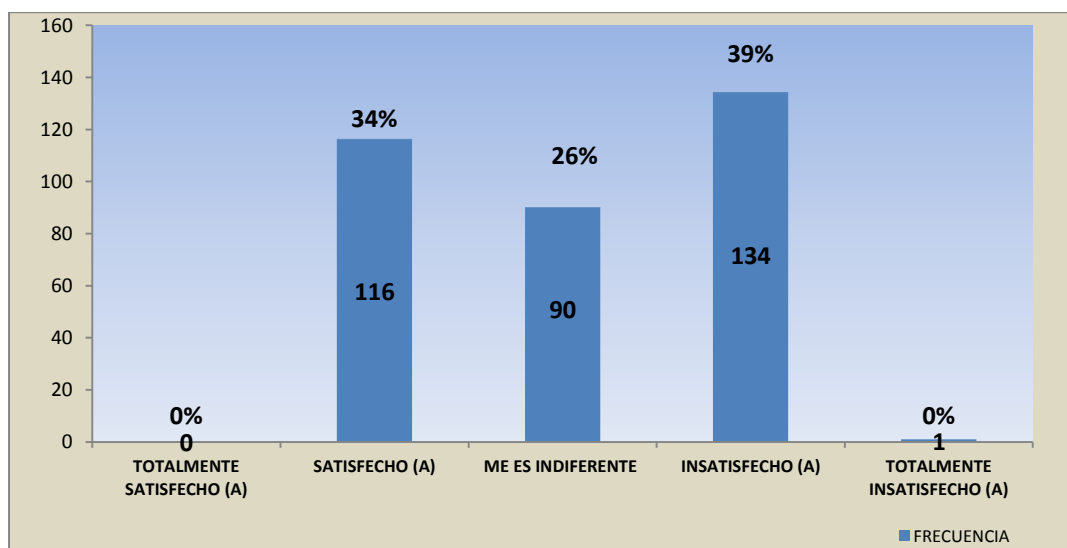
CUADRO 46.- Servicio que brindan los talleres independientes.

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TOTALMENTE SATISFECHO (A)	0	0%
SATISFECHO (A)	116	34%
ME ES INDIFERENTE	90	26%
INSATISFECHO (A)	134	39%
TOTALMENTE INSATISFECHO (A)	1	0%
TOTAL	341	100%

Fuente: Nivel de satisfacción referente al servicio que brindan los talleres independientes.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 25.- Servicio que brindan los talleres independientes



Fuente: Nivel de satisfacción referente al servicio que brindan los talleres independientes.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Según los datos de la encuesta, la mayoría de los encuestados se siente insatisfechos con el servicio de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico vehicular, mientras que el 34 % se siente satisfecho, cabe destacar que dentro de la escala planteada en esta pregunta, la que reflejaba mayor nivel de satisfacción era “totalmente satisfecho”, pero obtuvo cero respuestas.

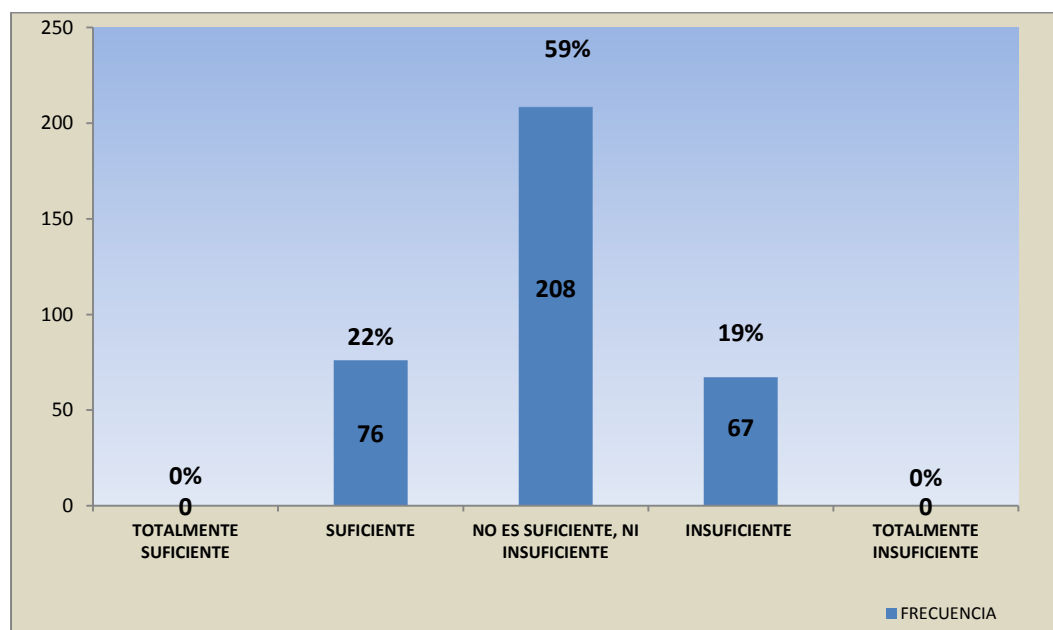
P11.- ¿La oferta de servicios de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico para vehículos en la Prov. de Santa Elena es suficiente?

CUADRO 47.- Oferta de servicio eléctrico vehicular

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TOTALMENTE SUFICIENTE	0	0%
SUFICIENTE	76	22%
NO ES SUFICIENTE, NI INSUFICIENTE	208	59%
INSUFICIENTE	67	19%
TOTALMENTE INSUFICIENTE	0	0%
TOTAL	351	100%

Fuente: Oferta de servicio eléctrico vehicular
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 26.- Oferta de servicio eléctrico vehicular



Fuente: Oferta de servicio eléctrico vehicular.
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

Los encuestados, manifiestan que la oferta de servicios de mantenimiento y reparación del sistema eléctrico para vehículos no es suficiente ni insuficiente para la demanda de vehículos; esto como dato que sobresale, se menciona que un bajo grupo de personas afirmó que era suficiente,

P12.- ¿Qué tan de acuerdo está usted con la creación de un Centro Electromotriz especializado, dedicado al mantenimiento y reparación de sistema eléctrico vehicular, en la Provincia de Santa Elena?

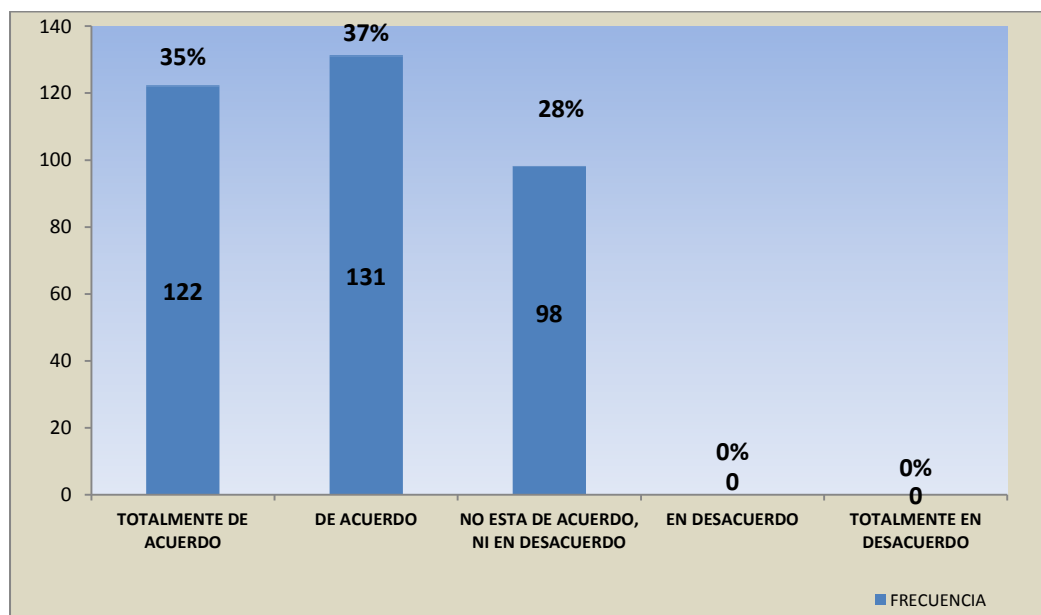
CUADRO 48.- Creación de un centro electromotriz especializado

ESCALA	PROPIETARIOS Y/O RESPONSABLES DE VEHÍCULOS	
	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TOTALMENTE DE ACUERDO	122	35%
DE ACUERDO	131	37%
NO ESTA DE ACUERDO, NI EN DESACUERDO	98	28%
EN DESACUERDO	0	0%
TOTALMENTE EN DESACUERDO	0	0%
TOTAL	351	100%

Fuente: Creación de un centro electromotriz especializado

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

GRÁFICO 27.- Creación del centro electromotriz especializado



Fuente: Creación de un centro electromotriz especializado

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

El 37 % de los encuestados se encuentran totalmente de acuerdo con la creación de un centro automotriz en la provincia de Santa Elena, mientras que el 35 % se encuentra totalmente de acuerdo, no existe encuestados que estén en desacuerdo.

3.3.CONCLUSIONES

El análisis de la entrevista realizada al Representante Legal de una taller (independiente) eléctrico para vehículos, concedió a este trabajo investigativo, la posibilidad, de conocer con más cercanía el manejo empírico que caracterizan a este tipo de talleres.

En cuanto a la interpretación de los resultados de la encuesta realizada, se concluye que los de vehículos que circulan en la Provincia de Santa Elena, en su mayoría estaban a cargo de personas de género masculino que no necesariamente eran los propietarios, pues en muchos de los casos eran solo los responsables, de estos que en su mayoría fueron automóviles.

En su mayoría los encuestados se direccionaron por la preferencia de visitas a talleres independientes y no a alguno exclusivo de alguna marca, siendo que a su vez manifestaron que por lo general tienen preferencia por algún taller que frecuente más que otro, y casi siempre satisfacen sus requerimientos.

Los encuestados también consideraron como factor preponderante a la garantía de los trabajos que se le realicen a sus vehículos, al momento de volver a visitar algún taller, aduciendo también que aunque para ellos es totalmente necesario que se les haga un seguimiento del servicio vehicular, hecho que no se da en el medio.

En cuanto a la posibilidad de la existencia de un Centro Electromotriz Especializado (dedicado a brindar servicio a la parte eléctrica vehicular) en la Provincia de Santa Elena afirmando estar de acuerdo con esa posibilidad.

3.4.RECOMENDACIONES

La información receptada en la entrevista realizada al Representante Legal de un taller (independiente) eléctrico para vehículos, se convierten en pautas que servirían como punto de partida para realizar un manual de procesos, que no solo le sea complemente el presente trabajo, sino que contribuya al mejoramiento de actividades en estos talleres.

Quienes se encontraban a cargo de los vehículos, al momento de la encuesta no necesariamente eran los propietarios, sino solo responsables, y que estos en su mayoría fueron automóviles, por tratarse de transportistas, se debe encontrar una oferta de mantenimiento y /o reparación vehicular (indiferente a la rama a la que pertenezca) que optimice y mejore actividades afines como estas (transportación), y que dependen de este servicio.

Por lo general los encuestados se direccionaron por la preferencia de visitas a talleres independientes, hecho se puede traducir a una oportunidad de mejoramiento de los servicios que se ofertan en estos sitios, teniendo presente los desfases actuales para no volver a caer en ellos y satisfacer totalmente a los usuarios de servicios de mantenimiento vehicular.

La ejecución de todo proyecto, debe tener un respaldo fundamental en la aceptación de sus posibles clientes, obedeciendo a esta afirmación la existencia de un Centro Electromotriz Especializado (dedicado a brindar servicio a la parte eléctrica vehicular) en la Provincia de Santa Elena, no es la excepción.

CAPÍTULO IV

“CREACIÓN DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2015”

4.1. PRESENTACIÓN

La provincia de Santa Elena describe un constante crecimiento de su parque automotor, manifestándose con ello la necesidad de atender los requerimientos específicos de este sector, y que actualmente presentan muchas deficiencias en la atención brindada en cuanto a mantenimiento y/o reparación eléctrica vehicular.

El objetivo del presente trabajo es presentar un Estudio de Factibilidad que determine la creación de un Centro de Mantenimiento Electromotriz, dado que todo vehículo a lo largo de su vida útil presenta desgastes por su uso, sea de manera temprana o tardía y requiere los servicios de mantenimiento y/o reparación. El proyecto consistirá básicamente en un Centro de Servicio Electromotriz equipado con tecnología adecuada y personal capacitado que solucione los inconvenientes relacionados con el mantenimiento del Sistema Eléctrico del parque automotor de la provincia de Santa Elena puesto que las exigencias de este mercado son muchas, debido a la modernización de unidades de transporte, y la incorporación de nuevos procesos, entre los cuales y a modo de ejemplo se puede citar la Gestión Electrónica en el Sistema de Inyección de Combustible, la misma que está basada en el mejor control de las emisiones del vehículo, para lo cual se requiere a más de personal técnico especializado, la infraestructura física equipada con tecnología necesaria que se adapte a los requerimientos.

Una de las barreras de entrada que tendríamos para llevar a cabo este proyecto sería el requerimiento de capital debido a que es un servicio que requiere de un presupuesto bastante grande tanto en activos fijos como variables. Una de las

estrategias que se utilizarán para poder dar a conocer este servicio será una fuerte campaña publicitaria, tomando en cuenta que se realizará un buen estudio de mercado para así darnos cuenta la aceptación de este servicio. Por tal motivo se ha realizado un estudio detallado de las variables que se deben tomar en consideración cuando se ejecute la inversión para determinar su factibilidad.

Al hacer referencia a un Centro Electromotriz especializado, se considera que la infraestructura será lo suficientemente amplia, cumpliendo con todas las normas y reglamentos establecidos por los diferentes organismos, presentando una imagen sólida y confiable además de contar los equipos y herramienta necesarias que se ajusten a los diversos cambios tecnológicos que presenta este mercado.

Otro aspecto fundamental de este centro es que contará con personal calificado en todas sus áreas, de manera que se garantice una atención personalizada y se gane la confianza y satisfacción del cliente por el trabajo realizado.

4.2. BASE FILOSÓFICA DE LA ORGANIZACIÓN

4.2.1. Misión

Satisfacer las necesidades de nuestros clientes y superar sus expectativas, a través de un servicio de calidad y profesional.

4.2.2. Visión

Ser la empresa reconocida en el mercado nacional de refacciones automotrices y proporcionando un servicio socialmente responsable para el crecimiento y desarrollo del país.

4.2.3. Objetivo General

Proporcionar un servicio de calidad y profesional, mediante el manejo de buenas técnicas y uso de herramientas tecnológicas aptas para la satisfacción de los usuarios proyectando seguridad y confianza.

4.2.4. Objetivos Específicos

- Estar a la vanguardia en cuanto a la tecnología que se requiere para la prestación del servicio.
- Tener personal capacitado para brindar un servicio de calidad y distinguirnos de la competencia.
- Explorar nuevos mercados y nuevos clientes.
- Tomar decisiones a largo plazo, para que la empresa siga creciendo de manera competitiva y siga presente a través de los años.
- Proporcionar a nuestros clientes seguridad, confianza, lealtad y un servicio eficiente y profesional.

4.2.5. Valores

Honestidad.-Actuamos con la debida transparencia entendiendo que los intereses colectivos deben prevalecer al interés particular para alcanzar los propósitos misionales.

Lealtad.- Velamos por la confiabilidad de la información y el buen nombre de la empresa.

Pertenencia.- Realizamos nuestro proyecto de vida compatible con el proyecto laboral, manteniendo el deseo y la motivación de aportar al desarrollo institucional mediante nuestra capacidad intelectual y física.

Tolerancia.- Valoramos a los demás por lo que son y aceptamos con respeto lo distinto, lo diferente y lo que no es igual a nosotros.

Respeto.- Comprendemos y aceptamos la condición inherente a las personas, como seres humanos con deberes y derechos, en un constante proceso de mejora espiritual y material.

4.2.6. Principios

- Realizar trabajos con calidad, seguridad y cuidando el medio ambiente.
- Contribuimos al logro de resultados, garantizando el crecimiento y la rentabilidad de la organización.
- Reconocemos el aprendizaje como camino para el logro de los objetivos organizacionales.
- Transmitimos la visión de ser líderes en los sectores que trabajamos.

4.3. NATURALEZA DEL PROYECTO

4.3.1. Descripción de la empresa

Puesto que en la recientemente creada Provincia de Santa Elena existen varios nichos de mercado aun no aprovechados se está caminando hacia el cambio que

esta demanda, para lo cual se necesita generar nuevas plazas de trabajo; es así que se menciona el servicio de mantenimiento y reparación vehicular, no tan solo brindando empleos sino también, como una actividad complementaria dentro de la actividad del transporte, y está a su vez tiene un efecto multiplicador en la economía, generando riqueza dentro de la población, de esa forma, este nuevo Centro Electromotriz Especializado contribuirá abarcando a más de lo ya mencionado un aspecto importante referente a la seguridad vial provincial, según el borrador del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial las estadísticas dicen que de los factores que intervienen en los accidentes de tránsito cerca del 10% son causados por el factor “vía y su entorno”, mientras que el 90% por los factores “hombre” y “vehículo”; en esta última, el empoderamiento de la revisión y el hecho de facilitar el mantenimiento vehicular, mejoraría sobremanera la situación actual. El tipo de compañía a emplear en el presente proyecto será Compañía de Responsabilidad Limitada; la inversión a requerirse es alta, se prevé tener un número de socios de 3 o más.

La empresa tendrá los siguientes servicios:

- **Preventivos.-** Su función es prevenir las fallas de la maquinaria y equipo, mediante programas establecidos y operados permanentemente, para lograr su mejor funcionamiento. Este se realiza para garantizar la funcionalidad del sistema eléctrico, a través del requerimiento que los propietarios de los vehículos soliciten periódicamente, antes que se produzca el mantenimiento correctivo.
- **Correctivos:** su función es corregir fallas que se presenten en la operación diaria.
- **Predictivos:** su función consiste en predecir, con base en la información estadística, las posibles fallas y estar preparado para darle solución inmediata.

El mantenimiento preventivo y predictivo se lo realizara como parte del seguimiento a los trabajos correctivos que se le realicen. Todo esto a través de los siguientes pasos:

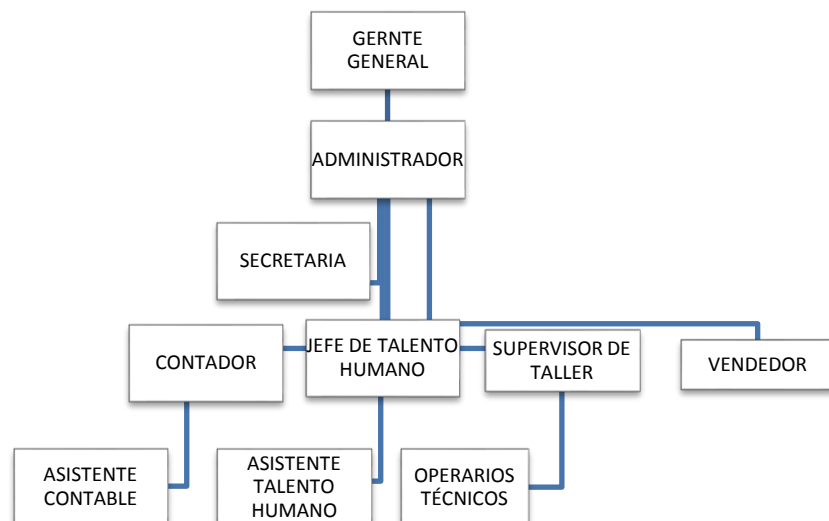
- Elaboración de un cuadro de datos que contenga información sobre causas y frecuencia de las descomposturas y piezas que se compran con mayor frecuencia.
- Establecimiento de fechas y horarios para realizar el mantenimiento preventivo y predictivo.

4.4.ORGANIZACIÓN

4.4.1. Organigrama

A continuación se establece el régimen jerárquico por medio del organigrama funcional que tendrá la empresa para definir un sentido corporativo.

GRÁFICO 28.- Organigrama Funcional



Fuente: Organigrama Funcional
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.4.2. Distribución de funciones y responsabilidades

CUADRO 49.- Distribución de funciones y responsabilidades

GERENTE GENERAL:
<ul style="list-style-type: none">• Designar todas las posiciones gerenciales.• Realizar evaluaciones periódicas acerca del cumplimiento de las funciones de los diferentes departamentos.• Planear y desarrollar metas a corto y largo plazo junto con objetivos anuales y entregar las proyecciones de dichas metas.• Coordinar con las oficinas administrativas para asegurar que los registros y sus análisis se están ejecutando correctamente.• Crear y mantener buenas relaciones con los clientes y proveedores para mantener el buen funcionamiento de la empresa.
ADMINISTRADOR
<ul style="list-style-type: none">• Lleva registro y control administrativo del presupuesto asignado a la unidad.• Elabora y analiza cuadros relacionados con el movimiento y gastos administrativos.• Revisa efecto las conciliaciones bancarias.• Tramita órdenes de servicio de mantenimiento, construcción de obras y reparaciones necesarias en la dependencia.• Lleva el control de los bienes y materiales de la unidad.• Vela por el cumplimiento de la normativa legal vigente que rige la materia.• Lleva el control y administra los fondos de trabajo y/o caja chica
ASISTENTES ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
<ul style="list-style-type: none">• Asiste en el desarrollo de los programas y actividades de la unidad.• Participa en la elaboración del anteproyecto de presupuesto de la unidad.• Participa en el estudio y análisis de nuevos procedimientos y métodos de trabajo.• Realiza seguimiento a los pagos para su cancelación oportuna.

- Controla los pagos efectuados al personal administrativo u obrero por diversos beneficios.
- Realiza solicitudes de dotación de equipos y materiales para la dependencia.
- Lleva registro y control de los recursos financieros asignado a la dependencia, fondo fijo, avance a justificar, caja chica, etc.
- Realiza registro contable.
- Controla los avances a justificar, otorgados a las dependencias para cubrir gastos de urgencias.
- Recibe y revisa las facturas y comprobantes de los gastos efectuados con los avances a justifica

CONTABILIDAD

- Lleva el control de las cuentas por cobrar y pagar.
- Mantiene actualizada la disponibilidad y cuentas para efectos del cierre contable del ejercicio fiscal.
- Controla el saldo del fondo fijo.
- Elabora y mantiene actualizada la ejecución presupuestaria de la unidad.
- Emite y firma cheques, conjuntamente con el supervisor.
- Provee el acopio de materiales y materia prima necesarios para el trabajo cuya finalidad es mejorar el tiempo.

JÉFE DE TALENTO HUMANO

- Garantizar una buena comunicación entre todos los niveles de la organización, lo cual permita mantener un ambiente organizacional
- Elaborar y controlar el proceso de reclutamiento, selección, ingreso e inducción del personal.
- Proyectar y coordinar programas de capacitación y entrenamiento para los empleados.
- Supervisar y verificar los procesos de servicios en la administración de personal, a objeto de dar cumplimiento a los planes y programas sobre los beneficios establecidos por la empresa.
- Supervisar y verificar los procesos de servicios en la administración de

personal, a objeto de dar cumplimiento a los planes y programas sobre los beneficios establecidos por la empresa.

VENDEDORES

- Explorar permanentemente la zona asignada para detectar clientes potenciales.
- Evaluar nuevos usos o necesidades de consumo de los clientes activos.
- Realizar un seguimiento de consumos por cada cliente de su zona.
- Preparar pronósticos de venta en función del área asignada para ser evaluados por la supervisión.
- Definir las necesidades de material promocional y soporte técnico para su zona.
- Programar el trabajo en su área, anticipando los objetivos de cada gestión.

SUPERVISOR DE TALLER

- Recibir del cliente su unidad.
- Anotar sus observaciones y revisar el estado general de la carrocería.
- Revisar de manera ocular, y en caso necesario por medio de instrumentos, el funcionamiento de los sistemas del automóvil, considerando las observaciones del cliente.
- Identificar los trabajos a realizar

Fuente: Distribución de funciones y responsabilidades.

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.5.ASPECTOS LEGALES DE CONFORMACIÓN

Esta compañía se realiza por escritura pública, la que debe ser aprobada por la Superintendencia de Compañías, disponiendo también la inscripción de ella en el Registro Mercantil.

La escritura de constitución será otorgada por de todos los socios, por sí o por medio de apoderado. En la escritura se expresará:

Los nombres, apellidos y estado civil de los socios, si fueren personas naturales, o la denominación objetiva o razón social, si fueren personas jurídicas, y en ambos casos, la nacionalidad y el domicilio;

La denominación objetiva o la razón social de la compañía; El Objetivo social debidamente concretado.

La duración de la compañía

El domicilio de la compañía;

El importe del capital social con la expresión del número de las participaciones en que estuviere dividido y el valor nominal de las mismas. La indicación de las participaciones que cada socio suscriba y pague en numerario o en especie; el valor atribuido a éstas y la parte del capital no pagado, la forma y plazo para integrarlo. La forma en que se organizará la administración y la fiscalización de la compañía (si se hubiere acordado el establecimiento de un órgano de fiscalización) y la indicación de los funcionarios que tengan la representación legal.

La forma de deliberar y tomar resoluciones en la junta general de socios y el modo de convocarla y constituirarla; y

Los demás pactos lícitos y condiciones especiales que los socios juzguen conveniente establecer.

4.5.1. Implicaciones Tributarias

Declaración mensual del Impuesto al Valor Agregado Formulario 104; y con ello el anexo transaccional.

Declaración mensual como agente de retención Formulario 103

Declaración anual del Impuesto a la Renta 101

Informes anuales a la Superintendencia de Compañías, compuesto por los balances de la empresa en funcionamiento.

Al constituirse como empresa todas las declaraciones e informes deben ir avalados con la firma de un Contador Público Autorizado.

4.5.2. Implicaciones Comerciales

Apertura de una cuenta bancaria para las transacciones comerciales habituales de la empresa, dicha cuenta puede ser la que se apertura en la constitución de la empresa, como Cuenta Integración del Capital. Para comercializar cualquier tipo de bien o servicio una empresa debe poseer facturas, autorizadas por el SRI. Al ser este una Compañía Limitada, se debe considerar la impresión de retenciones en la fuente y del IVA.

4.5.3. Implicaciones Laborales

Apertura del Número Patronal en el Instituto Ecuatoriano de Seguridad. Contratos de Trabajos, que deberán ser sellados en la Inspectoría de Trabajo. Afiliación de los empleados al IESS.

4.6. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS

4.6.1. Para la prestación del servicio

Al ser este, un proyecto de una empresa de servicio, la cadena de valor sería directa al cliente – consumidor final, el propietario del vehículo será el beneficiado de

nuestro servicio. Por ello las normas de y procedimientos del servicio así como los procedimientos se realizarán de acuerdo a los reglamentos internos de la empresa.

4.6.2. Control del proyecto

La empresa establecerá los parámetros de control, en donde cada administrador de las áreas será el responsable y cumplimiento de las actividades en el área definidas. El área financiera será supervisada por el gerente y se deberá mantener los informes al día.

4.7. ESTUDIO DE MERCADO

4.7.1. Análisis del Mercado

4.7.1.1. Potenciales Clientes

El mercado potencial son todas las personas que poseen un vehículo sea este nuevo o usado de manera particular y grupos de empresas de sector público y privado que se encuentren con la necesidad de darle una solución definitiva a los problemas que presenten sus vehículos.

Por tratarse de un servicio los clientes a su vez se convertirán en consumidores finales, mencionando que para el caso son los dueños de alguna unidad de transporte que se la ha clasificado de acuerdo a la clase y al uso (particular, alquiler, estatal) que se le da al vehículo; dentro de la categorización de clase de vehículos proporcionada por el INEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) se cita a los que están destinados al transporte de personas que son automóviles, buses, colectivos, jeeps, furgonetas(p), y motos, esta última aparece en el cuadro con valores de cero puesto que se ha excluido por razones obvias; a su vez se cita también a los que están destinados al transporte de cargas; camionetas furgonetas(c), camiones, tanqueros, volquetes, tráilers, y otra clase, destacando que dentro del

conteo que muestra el siguiente cuadro están considerados únicamente los modelos desde el 2001 hasta el 2011.

CUADRO 50.- Vehículos según su clase y uso (M 2001-2011)

CLASE	PARTICULAR	ALQUILER	ESTADO	MUNICIPAL	TOTAL
	65%	64%	82%	80%	
AUTOMÓVIL	1,891	167	40	0	2,098
BUS	142	13	3	0	157
COLECTIVO	11	1	0	0	12
JEEP	309	27	6	0	343
FURGONETA(P)	89	8	2	0	99
MOTOS	0	0	0	0	0
CAMIONETA	649	57	14	0	720
FURGONETA (C)	5	0	0	0	5
CAMIÓN	459	41	10	0	509
TANQUERO	39	3	1	0	43
VOLQUETE	42	4	1	0	46
TRÁILER	65	6	1	0	72
OTRA CLASE	9	1	0	0	10
TOTAL	3,709	328	78	0	4,114

Fuente: INEC (Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde Orrala

Nota: Los porcentajes considerados en el presente cuadro pertenecen a cifras de la Prov. de Santa Elena, están citados de acuerdo a la clasificación según su uso (particular, alquiler, estado, y municipal), y se han establecido de acuerdo a cifras nacionales. Ahora partiendo de cifras nacionales se establece una tasa de crecimiento anual del 29% de vehículos matriculados, según datos del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos, que cita que en el año 2010, se matricularon en el país 1.171.924 vehículos, 266.273 más que en el 2009.

CUADRO 51.- Tasa de crecimiento de vehículos matriculados

REF	AÑO	VEHÍCULOS MATRICULADOS A NIVEL DE PAÍS
PI	2009	905,651
PF	2010	1,171,924

TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE VEHÍCULOS MATRICULADOS	29%
---	------------

Fuente: INEC (Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

De acuerdo a lo ya mencionado se estiman las siguientes cifras al año 2012.

CUADRO 52.- Vehículos matriculados en Santa Elena al año 2012

AÑO	VEHÍCULOS MATRICULADOS A NIVEL LA PROVINCIA
2010	4,114
2011	5,324
2012	6,889

Fuente: INEC (Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos)

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.7.1.2. Segmentación de Mercado

Tomando en consideración la ubicación y la capacidad de atención de este Centro Electromotriz Especializado se ha decidido segmentar de la siguiente manera:

- Geográficos:
Provincia de Santa Elena
- Demográficos:
Edad
Mayores a 18 años
- Ocupación
Dueños de unidades de transportes
- Estatus socioeconómico
Nivel: Medio-alto
- Psicográficos:
Actitudes
Transportar de manera segura a los pasajeros

4.7.1.3. Mercado Objetivo

Se escogió este rango debido a que estas personas son las que están en condiciones para manejar y mantener en continuo uso del vehículo y a su vez son las encargadas del mantenimiento del mismo.

Los servicios ofrecidos están dirigidos a la clase media-alta dado que son las personas que cuentan con los recursos necesarios para darle un adecuado mantenimiento a su vehículo.

El target del proyecto serán las unidades de los tres cantones dentro de la Provincia de Santa Elena con modelos a partir del año 2001.

4.7.2. Mercado de Oferta

El sector automotriz está compuesto principalmente por los subsectores: importadores, empresas ensambladoras, firmas de auto partes y distribuidoras. En la actividad automotriz se suman sectores afines a modo de cadenas directas como son los talleres de servicios, repuestos, entre otros. Con pleno conocimiento se conoce que la electromecánica automotriz es muy dinámica, continuamente surgen nuevos sistemas y tecnologías que hay que dominar para mantenerse en el negocio automotriz, que para el caso es específicamente la parte eléctrica de los vehículos. Por lo tanto el taller va ir de la mano con la innovación en busca de atender a sus clientes y usuarios directos e indirectos con responsabilidad, eficiencia y eficacia.

4.7.3. Precio

Los precios determinados de cada de los servicios están en base al análisis del estudio de mercado en la aplicación de las encuestas y entrevistas, dado al comportamiento y variaciones de inflación o del entorno estos precios puede cambiar

CUADRO 53.- Precio

SERVICIOS	PRECIOS
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE CARGA	175,00
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO	110,00
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE LUCES	90,00
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE CENSORES	135,00

Fuente: Precios

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.7.4. Amenaza de nuevos competidores

La competencia afín de poca tecnología de punta no tendría mayor significancia ante un taller netamente tecnológico capaz de brindar un servicio de mayor calidad hacia los futuros clientes.

Para los que tengan la intención de establecer un negocio de trabajos automotrices, se verán limitados debido a que, por la falta de circulante, pues los créditos para este tipo de negocios requieren de un aporte accionario y de alguna forma las calificaciones para solicitudes de créditos son más estrictas.

4.7.5. Zona de influencia del proyecto

Esta propuesta está enmarcada para brindar un servicio a toda la provincia de Santa Elena, Jurisdicción compuesta por los cantones Salinas, La Libertad y la cabecera cantonal Santa Elena

GRÁFICO 29.- Zona de Influencia



Fuente: www.google.com

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.7.6. Proveedores

Una de las características que para el caso este centro de mantenimiento y reparación automotriz debe considerar es la innovación tecnológica del sistema eléctrico, esto hace necesario disponer de información técnica sobre los componentes de cada sistema, lo cual es posible mediante el acercamiento con los fabricantes y proveedores de autopartes del sector automotriz. Se menciona a continuación una lista de estos:

CUADRO 54.- Proveedores de equipos especializados y otros

RAZÓN SOCIAL	SETAMER	NOMBRE	ACTIVIDAD	DIRECCIÓN	
CORREO ELÉCTRONICO	info@capacitaciónautomotriz.com	IMPORTADORA ELECTRONIC JORDAN S.A.	Venta de Repuestos Eléctricos Automotrices	Tulcán S/N y C Najera esq	Guayaquil-Ecuador
DIRECCIÓN	6 DE DICIEMBRE N53-191 Y LOS PINOS, QUITO, ECUADOR	REPUESTOS CONTINENTAL	Importadores de Repuestos Eléctricos Automotrices	Cdla Floresta 3 Mz S villa 6	Guayaquil-Ecuador
SERVICIOS:	-DIAGNÓSTICO AUTOMOTRIZ	IMRELEVSA IMPORTADORA DE REPUESTOS AUTOMOTRICES VELASCO S.A.	Importadores de Repuestos Eléctricos Automotrices	P.Icaza 719 E/Boyaca Y García Aviles,	Guayaquil-Ecuador
	-VENTA DE QUIPOS ESPECIALIZADOS	GLOBAL ELECTRIC CIA. LTDA.	Repuestos Eléctricos Automotrices	Huancavilca 3536, Guayaquil,	Guayas, Ecu

Fuente: Proveedores

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.8. ESTUDIO TÉCNICO

4.8.1. Descripción del servicio

En el mercado actual hay una fuerte demanda del servicio de mantenimiento y reparación vehicular, se concluye esto porque ha sido comprobado en la investigación realizada, la mayoría de las personas entrevistadas estuvieron de

acuerdo con que debería existir un centro de servicio automotriz completo que les brinde todas las facilidades para que ellos puedan darle un mantenimiento de calidad a su vehículo, con la maquinaria adecuada, es decir, de buena tecnología, y al ser este un servicio completamente innovador en el cantón La Libertad.

Nuestro servicio será completo de manera que el cliente pueda quedar satisfecho del mismo y una vez posesionados en la mente del consumidor podremos tener una buena participación de nuestro mercado.

GRÁFICO 30.- Herramientas



Fuente: www.google.com

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.8.2. Características de los servicios

- **Mantenimiento correctivo del sistema eléctrico de los vehículos**

Considerando que cada vehículo es una unidad motora que se mueve por si misma mediante diversos sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos que funcionan de manera interrelacionada, de tal suerte que solo con que alguno de ellos trabaje inadecuadamente afecta a los demás, y tiene como consecuencia que la unidad no se desplace o lo haga en desgaste forzado de la maquinaria y bajo condiciones inseguras para sus ocupantes, es necesario realizarle el mantenimiento correctivo necesario cuando se presente alguna falla.

Se menciona a continuación los diversos subsistemas que hacen posible la correcta funcionalidad del sistema eléctrico de un vehículo.

CUADRO 55.- Subsistemas del sistema eléctrico de un vehículo

SISTEMA	SUBSISTEMA	DESCRIPCIÓN
ELÉCTRICO	ARRANQUE (MARCHA)	Permite, al accionar la llave de contacto, que se cierre un circuito conectado al interruptor principal a la batería y al motor de arranque, provocando su giro y el del cigüeñal del motor
	LUCES	Guía el camino del conductor y realiza señalización preventiva
	CARGA	Conserva el estado de carga del acumulador para mantener latente la energía necesaria para operar los sistemas eléctrico y electrónico. Utiliza el alternador para convertir la energía mecánica en energía eléctrica
	LIMPIA PARABRISAS	Permite la visibilidad del conductor cuando está lloviendo. Esta accionado por un motor eléctrico minúsculo que mueve, por un reductor y una biela, las varillas de las raederas (plumas) que limpian el parabrisas.

Fuente: Autores Diversos

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

- **Diagnostico por computadora**

Consiste en la aplicación de procedimientos y conocimientos técnicos, en conjunto con el uso del instrumental electrónico más moderno (scanner), lo cual permitirá encontrar las causas por las cuales su vehículo está fallando o emitiendo alguna señal de advertencia en el tablero de instrumentos (check engine)

Cuando se enciende la luz de tablero en un sistema con la norma OBD II, se puede conectar un scanner (Herramienta electrónica) para leer el código de fallas y así poder reparar la falla en el vehículo. Y esta actividad necesariamente se la realiza en un centro de mantenimiento y reparación vehicular especializado.

- **Fuel Injection**

Es un sistema que se encarga de llevar el combustible (Fuel significa combustible) desde el tanque de automóvil hasta los cilindros, donde la inyecta (injection significa inyectar). Este sistema realiza la misma función que el sistema de combustible convencional, compuesto por la bomba de gasolina y el carburador.

El sistema consta de un bomba eléctrica dentro del tanque de gasolina, una serie de tres filtros, los inyectores, un regulador de presión un módulo de control (llamado computadora) una serie de sensores y actuadores

Este sistema de combustible logra contribuir con la prevención de la contaminación ambiental. El suministro de gasolina es controlado y solo se utiliza el combustible necesario, este es un sistema que produce menos contaminación que el sistema de carburador, además que cuando está operando adecuadamente consume menos gasolina que el sistema convencional de carburador. Este sistema es tan ventajoso que muchas personas sustituyen el sistema de carburador por el sistema de inyectores, debido al ahorro de combustible que se puede lograr.

4.8.3. Proceso del servicio

El servicio que se ofrecerá detalla una serie de actividades que se describen en el siguiente cuadro:

CUADRO 56.- Proceso del servicio

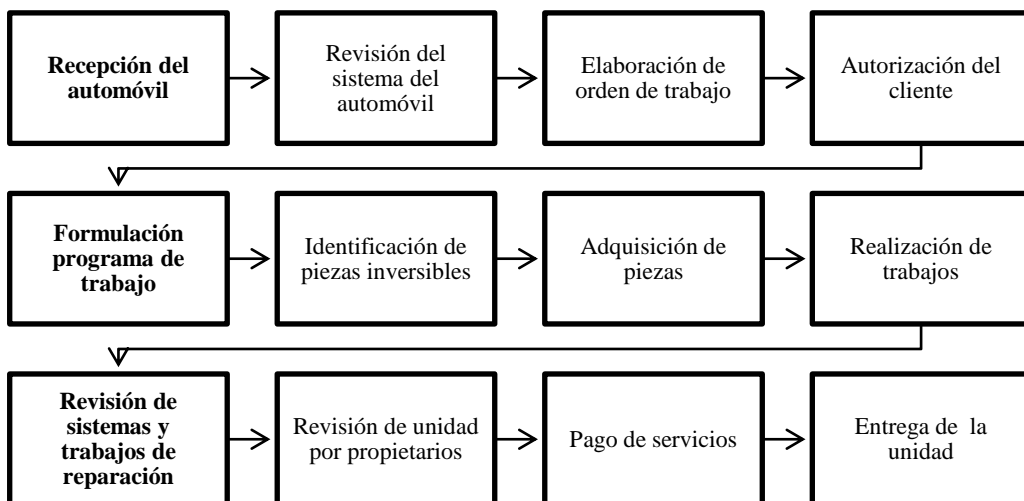
ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	PUESTO
RECEPCIÓN DEL VEHÍCULO	Recibir del cliente su unidad, anotar sus observaciones y revisar el estado general de la carrocería	Supervisor de taller

REVISIÓN DEL SISTEMA DEL VEHÍCULO	Revisar de manera ocular, y en caso necesario por medio de instrumentos, el funcionamiento de los sistemas del automóvil, considerando las observaciones del cliente, para identificar los trabajos a realizar	Administrador
ELABORACIÓN DE ORDEN DE SERVICIO	Llenar la orden de servicios con datos del cliente, de las condiciones en que se ingresa el automóvil, los servicios de mantenimiento y reparación a efectuar y el presupuesto correspondiente	
AUTORIZACIÓN DEL CLIENTE	Análisis y aprobación por cliente, del presupuesto de prestación de servicios de mantenimiento y reparación automotriz	

Fuente: Autores Diversos
Elaboración: Betty Johanna Recalde Orrala

4.8.4. Diagrama del flujo del proceso de producción

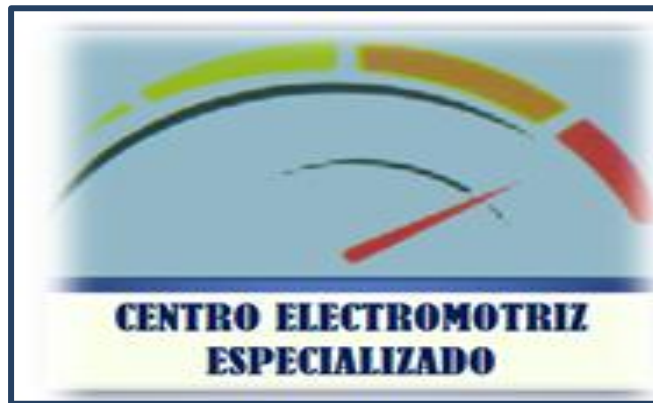
CUADRO 57.- Flujo del proceso



Fuente: Flujo del Proceso
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.8.5. Marca y etiqueta

GRÁFICO 31.- Logo – etiqueta

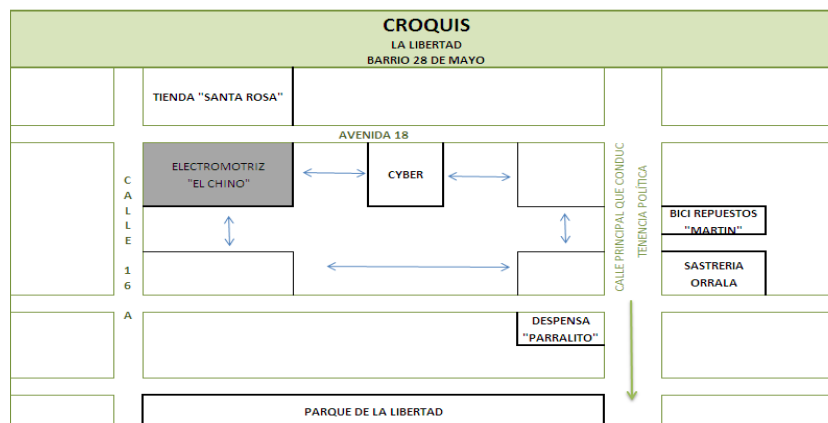


Fuente: Logo- Etiqueta
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.8.6. Localización

El Centro de Servicio estará ubicado en la Provincia de Santa Elena, cantón La Libertad C16 A Av.18, solar número NUEVE de la manzana número TREINTA Y OCHO del sector DIECISIETE (VEINTIOCHO DE MAYO), en esta zona que más movimiento comercial posee y por ende se hacen reparaciones vehiculares.

GRÁFICO 32.- Croquis



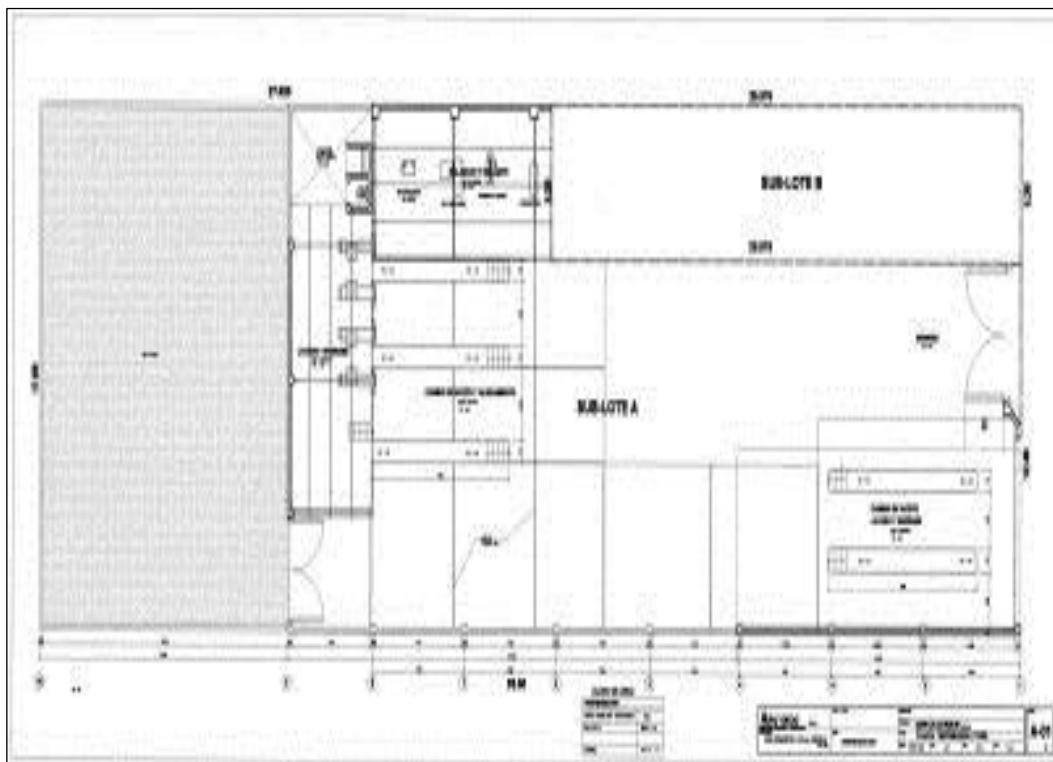
Fuente: Croquis
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.8.7. Tamaño

Para poder determinar el tamaño que va a tener el centro electromotriz hemos tenido en cuenta el tamaño de la maquinaria que necesitaremos y del espacio que debe tener para poder atender de mejor manera a nuestros clientes.

Luego de analizar los puntos anteriores se decidió que la dimensión que tendrá el centro de servicio es de 20m x 25m, como recién vamos a comenzar nuestro negocio queremos empezar con un local mediano de acuerdo a la disponibilidad de terreno que se tiene.

GRÁFICO 33.- Diseño de la planta



Fuente: Diseño de la Planta
Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.8.8. Capacidad

La capacidad del centro de servicio electromotriz nos permite poder atender un máximo de 4 vehículos al mismo tiempo, tomando en cuenta la dimensión del

establecimiento y el personal con que se cuenta, el tiempo promedio que el Centro de Servicio electromotriz tardaría en brindar el mantenimiento al vehículo será aproximadamente de una hora, es decir, en una hora habremos brindado el servicio completo a nuestros clientes.

Esto quiere decir, que podremos atender hasta 24 vehículos diarios aproximadamente

4.8.9. Infraestructura, equipo y maquinaria

Para determinar cuánto será el valor de la inversión para la implementación del Centro Electromotriz se debió tomar en cuenta los costos de adecuación del local, los equipos y maquinarias, muebles y enseres, y otros gastos en los que también se necesita incurrir para el buen funcionamiento del negocio.

Aunque se cuenta con el terreno, este debe someterse a una serie de adecuaciones, para lo cual se detalla los equipos y maquinarias que se va a requerir con cada uno de sus costos para definir la inversión de los activos fijos

CUADRO 58.- Maquinarias y Equipos

ACTIVO NO CORRIENTE	Cantidad	Valor Unitario	Valor con IVA Total	Vida Útil	VALOR RESIDUAL	Depreciación Anual	Depreciación mensual
TERRENO	1	\$ 25.400,00	\$ 28.448,00				
INFRAESTRUCTURA FÍSICA INCLUIDO ADECUACIONES	1	\$ 35.000,00	\$ 39200,00	20		\$ 1.960,00	\$ 163,33
MAQUINAS MANUALES PORTÁTILES:							
PISTOLA NEUMÁTICA DE IMPACTO 1/2 TRUPER	2	\$ 165,00	\$ 369,60	5		\$ 73,92	\$ 6,16
LIJADORA ORBITAL 1/4 D26441 DE WALT - AMARILLO – 100017069	2	\$ 91,33	\$ 204,57	5		\$ 40,92	\$ 3,41
MAQUINARIAS O EQUIPOS ESPECÍFICOS:							
SIERRA CIRCULAR INGLETEADORA DE MESA 12 PULGADAS RIDGRID	2	\$ 950,00	\$ 2.128,00	5		\$ 425,60	\$ 35,47
TALADRO DE PEDESTAL SKIL PEQUEÑO	1	\$ 285,00	\$ 319,20	5		\$ 63,84	\$ 5,32
BRAZO HIDRÁULICO	1	\$.000,00	\$ 5.600,00	5		\$ 1.120,00	\$ 93,33
CAUTIN-SUELDA-CALOR ESTACIÓN BAKU-702B	1	\$ 145,00	\$ 162,40	5		\$ 32,48	\$ 2,71
TALADRO DEWALT MODELO Dcd775	2	\$ 250,00	\$ 560,00	5		\$ 112,00	\$ 9,33
MAQUINARIAS PARA EL MOVIMIENTO Y ELEVACIÓN DEL VEHÍCULO:							
GATA HIDRÁULICA 12V	3	\$ 165,00	\$ 554,40	5		\$ 110,88	\$ 9,24
CARRO PARA TRANSPORTAR PIEZAS Y HERRAMIENTAS 1 CAJÓN TOOL CABINET 1 DRAWER	1	\$ 209,85	\$ 235,03	5		\$ 47,01	\$ 3,92
MAQUINARIAS DE USO GENERAL:							
ELEVADOR DE TIJERA CON PLATAFORMAS CAPACIDAD 2500 KG	1	\$ 2.200,00	\$ 2.464,00	5		\$ 492,80	\$ 41,07

MARSHAL							
ELEVADOR DE DOS POSTES CAPACIDAD 4 TON MARSHALL	1	\$ 2.345,00	\$ 2626,40	5		5.25,28	43,77
PRENSA HIDRÁULICA DE 20 TONELADAS	1	\$ 690,00	\$ 772,80	5		154,56	12,88
EQUIPOS							
LLAVES DE MANO:							
CARRO PARA HERRAMIENTAS 5 CAJONES 92 PZS 5 DRAWERS TOOL CABINET 92 PCS	2	\$ 1.074,79	\$ 2.407,53	5		\$ 481,51	\$ 40,13
JUEGO DE LLAVES Y DADOS STANLEY 25 PZAS	2	\$ 74,99	\$ 167,98	5		\$ 33,60	\$ 2,80
JUEGO DE DADOS 1/4" 17 PZS 17 PCS 1/4" SOCKET SET	2	\$ 63,55	\$ 142,35	5		\$ 28,47	\$ 2,37
JUEGO DE LLAVES FIJAS 18 PZS MM18 PCS OPEN END WRENCH SET MM	2	\$ 171,56	\$ 384,29	5		\$ 76,86	\$ 6,40
JUEGO DE DESTORNILLADORES DE RATCHET CON PUNTA INTERCAMBIABLE	2	\$ 44,00	\$ 98,56	5		\$ 19,71	\$ 1,64
TORQUÍMETROS DIGITALES DE MANDO 1/4, 3/8, 1/2, 3/4 ECLATORQ	2	\$ 152,00	\$ 340,48	5		\$ 68,10	\$ 5,67
EXTRACTOR DE POLEAS Y RULIMANES	2	\$ 120,00	\$ 268,80	5		\$ 53,76	\$ 4,48
JUEGO DE MARTILLOS, BOTADOR Y CINCEL 9 PZS 9 PCS HAMMERS, SOLID PUNCH AND COLD CHISEL SET	2	\$ 69,21	\$ 155,03	5		\$ 31,01	\$ 2,58
SIERRA MARCA ECLIPSE PARA MÁQUINA VAIVEN (SIERRA DE ARCO)	2	\$ 20,00	\$ 44,80	5		\$ 8,96	\$ 0,75
EQUIPO DE MEDICIÓN 5 EN 1: MULTÍMETRO, LUXÓMETRO, TERMÓMETRO.....	2	\$ 135,00	\$ 302,40	5		\$ 60,48	\$ 5,04
PISTOLAS PARA MEDIR TEMPERATURA DE -20°C A 320°C	1	\$ 70,00	\$ 78,40	5		\$ 15,68	\$ 1,31
EQUIPO COMPLEMENTARIO:							
LÁMPARA EXTENSIÓN 31 LED SERSOR DE MOVIMIENTO (LUCES PORTATILES)	1	\$ 26,00	\$ 29,12	5		\$ 5,82	\$ 0,49
REFLECTOR LED 50W	1	\$ 100,00	\$ 112,00	5		\$ 22,40	\$ 1,87
ARCOS DE SIERRA DE ALTA TENSIÓN PROFESIONAL	1	\$ 19,00	\$ 21,28	5		\$ 4,26	\$ 0,35
ACEITERO PRESSOL CAPACIDAD: 0.250, 0.350,0.500 LTRS	1	\$ 8,99	\$ 10,07	5		\$ 2,01	\$ 0,17
FLEXÓMETRO STANLEY 15 METROS FIBRA DE VIDRIO	1	\$ 12,00	\$ 13,44	5		\$ 2,69	\$ 0,22
BARÓMETRO, ALTÍMETRO, COMPÁS, BRUJULA, ETC, 8 EN 1	1	\$ 50,00	\$ 56,00	5		\$ 11,20	\$ 0,93
CRIMPEADORA PELADORA, CORTADORA, Y 6 CONECTORES:COMBO COAXIAL	1	\$ 32,00	\$ 35,84	5		\$ 7,17	\$ 0,60
CINCEL	1	\$ 20,00	\$ 22,40	5		\$ 4,48	\$ 0,37
INDUMENTARIA Y EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL							
KIT DE SEGURIDAD INDUSTRIAL,OVEROL,BOTAS ,CASCO GUANTES	2	\$ 150,00	\$ 336,00	5		\$ 67,20	\$ 5,60
GAFAS INDUSTRIALES DE PROTECCION CON O SIN MEDIDA	1	\$ 55,00	\$ 61,60	5		\$ 12,32	\$ 1,03
PROTECTOR AUDITIVO SMITH & WESSON	1	\$ 48,00	\$ 53,76	5		\$ 10,75	\$ 0,90
TALLER							
BANCO O MESAS DE TRABAJO DE ACERO INOXIDABLE	4	\$ 600,00	\$ 2.688,00	5		\$ 537,60	\$ 44,80
ESTANTERIAS METALICAS DE 5 PIEZAS	2	\$ 120,75	\$ 270,48	5		\$ 54,10	\$ 4,51
SCANNER AUTOMOTRIZ MULTIMARCA. LAUNCH DIAGUN III	1	\$ 1.500,00	\$ 1.680,00	5		\$ 336,00	\$ 28,00
TINA DE ULTRASONIDO PARA LIMPIEZA DE INYECTORES	1	\$ 295,00	\$ 330,40	5		\$ 66,08	\$ 5,51
CARGADOR DE BATERIAS DE CARROS 630 CD 110 VOLTIOS	1	\$ 280,00	\$ 313,60	5		\$ 62,72	\$ 5,23
MEDIDOR DE PRESION DE COMBUSTIBLE MULTIMARCA TOPTUL	1	\$ 379,00	\$ 424,48	5		\$ 84,90	\$ 7,07
COMPROBADOR DE BUJIAS, INYECTORES E IAC TOOL AID	1	\$ 115,00	\$ 128,80	5		\$ 25,76	\$ 2,15
COMPROBADOR DE RESISTENCIA PUESTA A TIERRA	1	\$ 345,00	\$ 386,40	5		\$ 77,28	\$ 6,44
VEHICULO							
CAMIONETA LUV DMAX 2.4 CD 4X2	1	\$ 35.000,00	\$ 39.200,00	5		\$ 7.840,00	\$ 653,33
TOTAL			\$ 134.208,70			\$ 15.272,14	\$ 757,93
ÁREA ADMINISTRATIVA							
Laptop	7	\$ 280,00	\$ 2.195,20	5		\$ 144,00	\$ 12,00
Muebles para diferentes áreas	7	\$ 300,00	\$ 2352,00	10		\$ 180,00	\$ 15,00
impresora multifunción	3	\$ 300,00	\$ 1.008,00	5		\$ 220,20	\$ 18,35
Teléfonos	2	\$ 50,00	\$ 112,00	5		\$ 19,70	\$ 1,64
Archivadores	5	\$ 65,00	\$ 364,00	10		\$ 55,00	\$ 4,58
Acondicionares de Aire	3	\$ 800,00	\$ 2.688,00	5		\$ 720,00	\$ 60,00
Adecuaciones	1	\$ 302,05	\$ 338,30	10		\$ 85,00	\$ 7,08
Otros equipos administrativos	1	\$ 100,00	\$ 112,00	5		\$ 90,00	\$ 7,50
TOTAL			\$ 9.169,50			\$ 1.513,90	\$ 126,16
TOTAL INVERSIÓN FIJA			\$143.378,20			\$ 16.786,04	\$ 884,09

Fuente: Maquinarias y Equipos

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

El balance de maquinaria y equipos hace referencia a la implementación con todas las herramientas que se utilizaran para brindar el servicio. La mayor actividad del parque automotriz será en el área del taller el mismo que requerirá de máquinas manuales portátiles que son los aparatos electrónicos y con tecnología específica para trabajos duros, maquinarias para el movimiento y elevación del vehículo, maquinarias de uso general, llaves de mano, equipo complementario, indumentaria, equipo de protección personal, los utensilios para el taller y un vehículo contando con un valor de US\$ 134.208,70 más el monto de US\$ 9.169,50 por los equipos para el área administrativa, cuyo valor total asciende a US\$ 143.378,20 para la inversión inicial.

En este cálculo también se ha estimado el valor de la depreciación de los equipos y maquinarias de acuerdo a la vida útil de cada uno de ellos, con el objetivo de que la empresa debe estar preparada para cubrir los gastos de reinversión, el monto es de US\$ 16.786,04.

4.9. ESTRUCTURA FINANCIERA DEL PROYECTO

4.9.1. Ingresos por ventas

El ingreso por ventas, va a estar conformado por los servicios que va ofrecer el parque automotor, esta proyección se la realiza en base al ciclo de vida útil del proyecto, valores que se están expresado en precio unitarios y por unidades.

- El precio por el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de carga es de US\$ 175,00 en el año tendrá un ingreso de US\$ 9.540,00.
- El servicio de mantenimiento y /o reparación del sistema de encendido tendrá el valor unitario de US\$ 110,00 y al años alcanzara US\$ 11.220,00
- El costo del servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de luces será de US\$ 90,00 que para el año corresponderá a US\$ 5.316,00.

- Y, el precio por mantenimiento y/o reparaciones del sistema de sensores es de US\$ 135,00 proporcionando un ingreso de US\$ 5.000,00 al año.

Según los ingresos obtenidos al año, por cada uno de los servicios se puede establecer una proyección para los 5 años, las mismas que va a estar sujetas a un incremento de la demanda. Para el año 1 el ingreso por los servicios será de US\$ 4.057.140,00; en el año 2 asciende a 4.527.214,62 hasta llegar al año 5 con un monto de US\$ 6.333.003,04.

CUADRO 59.- Ingresos por ventas

INGRESOS POR VENTA (DÓLARES)					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE CARGA	9.540,00	10.494,00	11.543,40	12.697,74	13.967,51
Precio de Venta	\$ 175,00	\$ 180,25	\$ 185,66	\$ 191,23	\$ 196,96
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO	11.220,00	12.342,00	13.576,20	14.933,82	16.427,20
Precio de Venta	\$ 110,00	\$ 113,30	\$ 116,70	\$ 120,20	\$ 123,81
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE LUCES	5.316,00	5.847,60	6.432,36	7.075,60	7.783,16
Precio de Venta	\$ 90,00	\$ 92,70	\$ 95,48	\$ 98,35	\$ 101,30
SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA DE SENSORES	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
Precio de Venta	\$ 135,00	\$ 139,05	\$ 143,22	\$ 147,52	\$ 151,94
INGRESOS ANUALES	4.057.140,00	4.527.214,62	5.057.723,41	5.656.641,56	6.333.003,04

Fuente: Ingresos por ventas

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.9.2. Costo de producción

Para definir el valor de los precios, es necesario estimar el costo de producción, el mismo que se refiere al valor de los insumos requeridos para la obtención de la materia prima, en este caso es un servicio y se determinará en base a los insumos y herramientas utilizadas en cada uno de los servicios. Por lo que a continuación se detallara en forma específica:

CUADRO 60.- Costos de producción

COSTO DE PRODUCCIÓN TOTAL					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Costos materiales directos	\$ 3.651.426,00	\$3.955.818,60	\$ 4.290.650,46	\$ 4.658.965,51	\$ 5.064.112,06
Costo MOD / Año	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00
CIF ANUALES	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18
COSTO PRODUCCIÓN TOTAL	\$ 3.698.129,18	\$4.002.521,78	\$ 4.337.353,64	\$ 4.705.668,69	\$ 5.110.815,24

Fuente: Costos de Producción

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

El costo de producción total en el año 1 es de US\$ 3.698.129,18 y a partir de los siguientes años tendrán un incremento del 5%, llegando a año 5 con un costo de US\$ 5.110.815,24.

4.9.2.1. Material Directo

Para prestar los servicios destinados al mantenimiento y /o reparación del sistema eléctrico de un vehículo como material directo se utilizan un conjunto de herramientas y equipos para el diagnóstico y trabajo pesado, por lo tanto el valor que se le ha destinado como material directo es un proporcional que puede variar de acuerdo al tiempo de uso, en el trabajo para el que se los utilice, puesto que después de este por lo general y en su mayoría (con ciertas excepciones) requieren de mantenimiento para que su uso se optimice.

El servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de carga, tendrán un costo de US\$ 157,50 en material directo.

En el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema encendido, estima un valor de US\$ 99,00.

Para el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de luces el valor es de US\$ 81,00

El último servicio consiste en el mantenimiento y/o reparación del sistema de sensores en donde la cantidad será de US\$ 121,50 por los materiales directos requeridos.

CUADRO 61.- Material Directo.

SERVICIOS	MATERIAL DIRECTO	VALOR
Servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de carga	HERRAMIENTAS Y EQUIPOS	\$ 157,50
Servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de encendido	HERRAMIENTAS Y EQUIPOS	\$ 99,00
Servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de luces	HERRAMIENTAS Y EQUIPOS	\$ 81,00
Servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema de sensores	HERRAMIENTAS Y EQUIPOS	\$ 121,50

Fuente: Material Directo- Sistema de Carga

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.9.2.2. Mano de Obra Directa

Para la operación del servicio se va a requerir del talento humano capacitado y que tenga los conocimientos en esta actividad, siendo ellos la parte indispensable para el reconocimiento de la empresa. Para este proyecto se ha considerado asignar 4 operarios técnicos y 1 supervisor de planta con un monto de US\$ 2.625,00.

Por lo tanto la empresa deberá cubrir US\$ 31.500,00 correspondiente a la mano de obra por cada año.

CUADRO 62.- Mano de Obra Directa

MANO DE OBRA DIRECTA (FIJA)	No. de personal	Sueldo mensual Bruto	Remuneración mensual	DÉCIMO 3ER SUELDO	DÉCIMO 4TO SUELDO	APORTE PATRONAL	FONDOS DE RESERVA	VACAC.	Costo MOD mensual
9,35%									
Operarios Técnicos	4	\$ 355,00	\$ 1.420,00	118,33	118,33	132,77	118,29	59,17	\$ 1.966,89
Supervisor de Taller	1	\$ 475,13	\$ 475,13	39,59	39,59	44,42	39,57	19,80	\$ 658,11
TOTAL	5		1.895,13	157,93	157,93	177,19	157,86	78,96	2.625,00

Fuente: Mano de Obra Directa

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

CUADRO 63 .-Costo Total de Mano de Obra Directa

COSTO TOTAL MANO DE OBRA DIRECTA					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Costo MOD / mes	\$ 2.625,00	\$ 2.625,00	\$ 2.625,00	\$ 2.625,00	\$ 2.625,00
Costo MOD / Año	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00	\$ 31.500,00

Fuente: Costo Total de Mano de Obra Directa

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.9.2.3. Costo de Fabricación

Para la optimización del servicio, dentro del costo de producción también se considera los costos indirectos de fabricación, los mismo que se refieren al consumo de servicios como energía eléctrica y agua, rubros de combustibles y mantenimiento y para efectos de impuestos el valor de la depreciación. Teniendo un monto de US\$ 15.203,18 por cada año.

CUADRO 64 .-Costos Indirectos de Fabricación

PRESUPUESTO EN COSTOS INDIRECTOS DE FABRICACIÓN					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Energía Eléctrica para Prod.	\$ 154,00	\$ 154,00	\$ 154,00	\$ 154,00	\$ 154,00
Agua para limpieza de área de trabajo	\$ 135,00	\$ 135,00	\$ 135,00	\$ 135,00	\$ 135,00
Combustibles y Lubricantes	\$ 120,00	\$ 120,00	\$ 120,00	\$ 120,00	\$ 120,00
Mantenimiento Equipos	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00	\$ 100,00
Depreciación PP&E	\$ 757,93	\$ 757,93	\$ 757,93	\$ 757,93	\$ 757,93
CIF Mensuales	\$ 1.266,93	\$ 1.266,93	\$ 1.266,93	\$ 1.266,93	\$ 1.266,93
CIF ANUALES	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18	\$ 15.203,18

Fuente: Costos Indirectos de Fabricación

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.9.3. Estimación de Gastos

4.9.3.1. Gastos Administrativos

Dentro del estudio de factibilidad para este proyecto, una parte importante es determinar los gastos administrativos que la empresa debe asumir. Entre estos se encuentra los siguientes rubros:

- Sueldos y salarios para la contratación del talento humano que serán responsable de las actividades de control, dirección y planificación en las gestiones de la empresa. Se prevé contar con 8 personas que ocuparan los cargos de gerente, administrador, contador, secretaria, jefe de talento humano, asistentes, y vendedor. Rubro que corresponde a US\$ 6.000,00 de remuneración con beneficios de ley y al año representaran US\$ 72.000,00

CUADRO 65.- Sueldos y Salarios

Sueldos y Salarios	No. de personal	Sueldo mensual Bruto	Valor Horas Extras	Remuneración mensual	DÉCIMO 3ER SUELDO	DÉCIMO 4TO SUELDO	APORTE PATRONAL	FONDOS DE RESERVA	VACAC.	Gasto Total Sueldos y Salarios
9,35%										
Gerente General	1	\$ 1.050,00	\$ -	\$ 1.050,00	87,5	87,5	98,18	87,47	43,75	1454,39
Administrador	1	\$ 700,00		\$ 700,00	58,33	58,33	65,45	58,31	29,17	969,59
Contador	1	\$ 550,00		\$ 550,00	45,83	45,83	51,43	45,82	22,92	761,82
Secretaria	1	\$ 400,00		\$ 400,00	33,33	33,33	37,40	33,32	16,67	554,05
Jefe de Talento Humano	1	\$ 476,71		\$ 476,71	39,73	39,73	44,57	39,71	19,86	660,31
Asistente Contador	1	\$ 400,00		\$ 400,00	33,33	33,33	37,40	33,32	16,67	554,05
Asistente Talento Humano	1	\$ 400,00		\$ 400,00	33,33	33,33	37,40	33,32	16,67	554,05
Vendedor	1	\$ 355,00		\$ 355,00	29,58	29,58	33,19	29,57	14,79	491,72
TOTAL	8			\$ 4.331,71	360,98	360,98	405,01	360,83	180,49	\$ 6.000,00

Fuente: Sueldos y Salarios

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

- Presupuesto de suministro de oficina, para la dotación de materiales y encerres para las gestiones administrativas, con un monto de US\$ 4.080,00 al año.

CUADRO 66.- Presupuesto de Suministro de Oficina

Presupuesto de Suministros de Oficina					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Suministros al mes	\$ 340,00	\$ 340,00	\$ 340,00	\$ 340,00	\$ 340,00
Suministros al año	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00

Fuente: Presupuesto de Suministros de Oficina

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

- El presupuesto del consumo de los servicios básicos para la administración es de US\$ 40,00 mensuales, y para el año será de US\$ 480,00.

CUADRO 67.- Presupuesto de servicios básicos para la administración

Presupuesto de Servicios Básicos para la Administración					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Serv. Básicos / mes	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00
Serv. Básicos / año	\$ 480,00	\$ 480,00	\$ 480,00	\$ 480,00	\$ 480,00

Fuente: Presupuesto de servicios básicos para la administración

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

- A más de estos, también se mencionan los gastos por asesoría contable para la empresa por un costo de US\$ 1.200,000 al años
- Consumo de internet y celular por el valor anual de US\$ 1440,00.
- Pago por permiso legal de funcionamiento al municipio cada año, la cantidad de US\$ 250,00.
- Valores por depreciación, mantenimiento de vehículo, amortización de los gasto pre operacionales.

En resumen el gasto administrativo para la empresa será de US\$ 87.493,90 en el año 1, y a partir de segundo años hasta el horizonte de proyección será un monto constante de US\$ 83. 903,90.

CUADRO 68.- Gastos Administrativos

GASTOS ADMINISTRATIVOS					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Sueldos y Salarios / año	\$ 72.000,00	\$ 72.000,00	\$ 72.000,00	\$ 72.000,00	\$ 72.000,00
Serv. Básicos / año	\$ 480,00	\$ 480,00	\$ 480,00	\$ 480,00	\$ 480,00
Suministros al año	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00	\$ 4.080,00
Asesoría / año	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00
Internet y Celular	\$ 1.440,00	\$ 1.440,00	\$ 1.440,00	\$ 1.440,00	\$ 1.440,00
Permisos / año	\$ 250,00	\$ 250,00	\$ 250,00	\$ 250,00	\$ 250,00
Deprec. Área Adm. / año	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90
Mant. Vehículo / año	\$ 2.940,00	\$ 2.940,00	\$ 2.940,00	\$ 2.940,00	\$ 2.940,00
Gastos Pre-operacionales	\$ 3.590,00	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL GASTOS ADM.	\$ 87.493,90	\$ 83.903,90	\$ 83.903,90	\$ 83.903,90	\$ 83.903,90

Fuente: Gastos Administrativos

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.9.3.2. Gastos de Ventas

Entre los gasto de venta se considera el monto de transporte para la comercialización por un monto de US 1.020,00; en las comisiones anuales es en base al 1 % obteniendo un gasto de US\$ 40.571,40 y por la publicidad en donde se establecerán estrategias publicitarias radiales, en los diarios, pancartas, etc por el costo de US\$ 1.200,00.

Se hace una proyección de un gasto durante al ciclo de vida del proyecto de US\$ 42.791,40.

CUADRO 69.- Gastos de Venta

GASTOS DE VENTAS					
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Transp. - Com. / año	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00
Comisiones anuales	\$ 40.571,40	\$ 45.272,15	\$ 50.577,23	\$ 56.566,42	\$ 63.330,03
Publicidad anual	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00	\$ 1.200,00
TOTAL G. VENTAS	\$ 42.791,40	\$ 47.492,15	\$ 52.797,23	\$ 58.786,42	\$ 65.550,03

Fuente: Gastos de Venta

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.9.4. Capital de Trabajo

Para la puesta en marcha de esta propuesta se define que la empresa debe tener capital de operación, el cual está compuesto por los costó de venta por un valor de US\$ 3.698.129,18; el gasto de administración de US\$ 87.493,90; el gasto en venta por US\$ 42.791,40; un capital operativo de US\$ 3.828.414,48.

Los rubros han sido establecidos de acuerdo al cálculo de todas variaciones que demanda el proyecto, por lo tanto la empresa requiere monto de US\$.180.786,24 como capital de trabajo.

CUADRO 70.- Capital de Trabajo

CAPITAL DE TRABAJO	
Año 1	
COSTO DE VENTA	\$ 3.698.129,18
GASTOS ADM.	\$ 87.493,90
GASTOS VENTA	\$ 42.791,40
CAO	\$ 3.828.414,48
CAPITAL DE TRABAJO	\$ 180.786,24

Fuente: Capital de Trabajo

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

4.9.5. Financiamiento

Se estableció un aporte del 20% por cada uno de los accionistas, es decir, que como capital propio se contará con US\$ 100.000,00 y para el capital requerido que es de US\$ 227.754,44 se solicitará un crédito al Banco Nacional de Fomento.

A continuación se presenta un cuadro detallando cómo será el financiamiento para poner en marcha el proyecto.

CUADRO 71.- Financiamiento

<u>Inversión Total</u>	
INVERSIÓN FIJA	\$ 143.378,20
GASTOS PRE-OPERACIONALES	\$ 3.590,00
CAPITAL DE TRABAJO	\$ 180.786,24
	\$ 327.754,44
<u>Capital Propio</u>	\$ 100.000,00
CAPITAL REQUERIDO	\$ 227.754,44

Fuente: Financiamiento

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

A continuación se detalla las condiciones de crédito que considero la empresa a la hora de acceder al financiamiento, como también se presenta la tabla de amortización detallando los pagos.

CUADRO 72.- Condiciones del Crédito

Condiciones del Crédito	
Valor del Préstamo	\$ 227.754,44
Periodos de pago	60
Tasa de interés	10%
Forma de capitalización	mensual a 5 años
PAGO	\$ 4.839,11

Fuente: Condiciones de Crédito

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

CUADRO 73.- Tabla de Amortización

No.	Principal	Intereses	Pago	Amort. Prést.
0			\$ 2.130,30	\$ 99.685,05
1	\$ 1.278,82	\$ 851,48	\$ 2.130,30	\$ 98.406,23
2	\$ 1.289,74	\$ 840,55	\$ 2.130,30	\$ 97.116,49
3	\$ 1.300,76	\$ 829,54	\$ 2.130,30	\$ 95.815,73
4	\$ 1.311,87	\$ 818,43	\$ 2.130,30	\$ 94.503,86
5	\$ 1.323,08	\$ 807,22	\$ 2.130,30	\$ 93.180,78
6	\$ 1.334,38	\$ 795,92	\$ 2.130,30	\$ 91.846,41
7	\$ 1.345,77	\$ 784,52	\$ 2.130,30	\$ 90.500,63
8	\$ 1.357,27	\$ 773,03	\$ 2.130,30	\$ 89.143,36
9	\$ 1.368,86	\$ 761,43	\$ 2.130,30	\$ 87.774,50
10	\$ 1.380,56	\$ 749,74	\$ 2.130,30	\$ 86.393,95
11	\$ 1.392,35	\$ 737,95	\$ 2.130,30	\$ 85.001,60
12	\$ 1.404,24	\$ 726,06	\$ 2.130,30	\$ 83.597,36
13	\$ 1.416,24	\$ 714,06	\$ 2.130,30	\$ 82.181,12
14	\$ 1.428,33	\$ 701,96	\$ 2.130,30	\$ 80.752,79
15	\$ 1.440,53	\$ 689,76	\$ 2.130,30	\$ 79.312,26
16	\$ 1.452,84	\$ 677,46	\$ 2.130,30	\$ 77.859,42
17	\$ 1.465,25	\$ 665,05	\$ 2.130,30	\$ 76.394,17
18	\$ 1.477,76	\$ 652,53	\$ 2.130,30	\$ 74.916,41
19	\$ 1.490,38	\$ 639,91	\$ 2.130,30	\$ 73.426,03
20	\$ 1.503,12	\$ 627,18	\$ 2.130,30	\$ 71.922,91
21	\$ 1.515,95	\$ 614,34	\$ 2.130,30	\$ 70.406,96
22	\$ 1.528,90	\$ 601,39	\$ 2.130,30	\$ 68.878,05
23	\$ 1.541,96	\$ 588,33	\$ 2.130,30	\$ 67.336,09
24	\$ 1.555,13	\$ 575,16	\$ 2.130,30	\$ 65.780,96
25	\$ 1.568,42	\$ 561,88	\$ 2.130,30	\$ 64.212,54
26	\$ 1.581,81	\$ 548,48	\$ 2.130,30	\$ 62.630,73
27	\$ 1.595,33	\$ 534,97	\$ 2.130,30	\$ 61.035,40
28	\$ 1.608,95	\$ 521,34	\$ 2.130,30	\$ 59.426,45
29	\$ 1.622,69	\$ 507,60	\$ 2.130,30	\$ 57.803,76

30	\$ 1.636,56	\$ 493,74	\$ 2.130,30	\$ 56.167,20
31	\$ 1.650,53	\$ 479,76	\$ 2.130,30	\$ 54.516,67
32	\$ 1.664,63	\$ 465,66	\$ 2.130,30	\$ 52.852,03
33	\$ 1.678,85	\$ 451,44	\$ 2.130,30	\$ 51.173,18
34	\$ 1.693,19	\$ 437,10	\$ 2.130,30	\$ 49.479,99
35	\$ 1.707,65	\$ 422,64	\$ 2.130,30	\$ 47.772,34
36	\$ 1.722,24	\$ 408,06	\$ 2.130,30	\$ 46.050,10
37	\$ 1.736,95	\$ 393,34	\$ 2.130,30	\$ 44.313,15
38	\$ 1.751,79	\$ 378,51	\$ 2.130,30	\$ 42.561,36
39	\$ 1.766,75	\$ 363,54	\$ 2.130,30	\$ 40.794,61
40	\$ 1.781,84	\$ 348,45	\$ 2.130,30	\$ 39.012,76
41	\$ 1.797,06	\$ 333,23	\$ 2.130,30	\$ 37.215,70
42	\$ 1.812,41	\$ 317,88	\$ 2.130,30	\$ 35.403,29
43	\$ 1.827,89	\$ 302,40	\$ 2.130,30	\$ 33.575,40
44	\$ 1.843,51	\$ 286,79	\$ 2.130,30	\$ 31.731,89
45	\$ 1.859,25	\$ 271,04	\$ 2.130,30	\$ 29.872,64
46	\$ 1.875,13	\$ 255,16	\$ 2.130,30	\$ 27.997,51
47	\$ 1.891,15	\$ 239,15	\$ 2.130,30	\$ 26.106,36
48	\$ 1.907,30	\$ 222,99	\$ 2.130,30	\$ 24.199,05
49	\$ 1.923,60	\$ 206,70	\$ 2.130,30	\$ 22.275,46
50	\$ 1.940,03	\$ 190,27	\$ 2.130,30	\$ 20.335,43
51	\$ 1.956,60	\$ 173,70	\$ 2.130,30	\$ 18.378,83
52	\$ 1.973,31	\$ 156,99	\$ 2.130,30	\$ 16.405,52
53	\$ 1.990,17	\$ 140,13	\$ 2.130,30	\$ 14.415,36
54	\$ 2.007,16	\$ 123,13	\$ 2.130,30	\$ 12.408,19
55	\$ 2.024,31	\$ 105,99	\$ 2.130,30	\$ 10.383,88
56	\$ 2.041,60	\$ 88,70	\$ 2.130,30	\$ 8.342,28
57	\$ 2.059,04	\$ 71,26	\$ 2.130,30	\$ 6.283,24
58	\$ 2.076,63	\$ 53,67	\$ 2.130,30	\$ 4.206,62
59	\$ 2.094,36	\$ 35,93	\$ 2.130,30	\$ 2.112,25
60	\$ 2.112,25	\$ 18,04	\$ 2.130,30	\$ (0,00)

Fuente: Tabla de Amortización

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.9.6. Estado de Resultados Integrales Proyectados

Para este proyecto, según el estado de resultado integral presenta que la empresa va a tener una utilidad neta efectiva, pues para el año 1 será de US\$ 137.647,75 y seguirá ascendiendo durante los siguientes años. Estos valores están calculados tomando como referencia el ingreso de las ventas que debe ser un valor alto para

que pueda cubrir todos los costos y gastos que demanda el funcionamiento de la empresa.

CUADRO 74.- Estado de Resultados Integrales Proyectados

		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
VENTAS		\$ 4.057.140,00	\$ 4.527.214,62	\$ 5.057.723,41	\$ 5.656.641,56	\$ 6.333.003,04
(-) Costo de Venta		\$ (3.698.129,18)	\$ (4.002.521,78)	\$ (4.337.353,64)	\$ (4.705.668,69)	\$ (5.110.815,24)
(=) Utilidad Bruta		\$ 359.010,82	\$ 524.692,84	\$ 720.369,77	\$ 950.972,87	\$ 1.222.187,80
(-) Gastos Administrativos		\$ (87.493,90)	\$ (83.903,90)	\$ (83.903,90)	\$ (83.903,90)	\$ (83.903,90)
(-) Gastos de Ventas		\$ (42.791,40)	\$ (47.492,15)	\$ (52.797,23)	\$ (58.786,42)	\$ (65.550,03)
(=) UTILIDAD OPERACIONAL		\$ 228.725,52	\$ 393.296,79	\$ 583.668,64	\$ 808.282,55	\$ 1.072.733,87
(-) Gastos Financieros		\$ (21.112,02)	\$ (17.242,11)	\$ (12.966,97)	\$ (8.244,17)	\$ (3.026,82)
(=) UAIT		\$ 207.613,50	\$ 376.054,68	\$ 570.701,67	\$ 800.038,39	\$ 1.069.707,05
(-) Participación Trabajadores	15%	\$ (31.142,02)	\$ (56.408,20)	\$ (85.605,25)	\$ (120.005,76)	\$ (160.456,06)
(-) Impuesto a la Renta	22%	\$ (38.823,72)	\$ (70.322,23)	\$ (106.721,21)	\$ (149.607,18)	\$ (200.035,22)
UTILIDAD NETA		\$ 137.647,75	\$ 249.324,25	\$ 378.375,21	\$ 530.425,45	\$ 709.215,77

Fuente: Estado de Resultados Integrales Proyectados

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.9.7. Flujo de Caja Proyectado

En este estado se determina los flujos acumulados del proyecto. Establecido la inversión fija será devengado todos los gastos no desembolsables, los ingresos y egresos que afecta a impuesto, además de la cantidad del préstamo.

A partir del año 1 la empresa tendrá un flujo acumulado de US\$ 371.818,49, en el año 2 será de US\$ 653.866,27, para el año 3 US\$ 1.069.521,21, al cuarto año US\$ 1.644.194,03 y para el quinto año US\$ 2.406.031,70.

CUADRO 75.- Flujo de Caja Proyectado

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
INVERSIÓN FIJA*	\$ (143.378,20)					
UAIT		\$ 207.613,50	\$ 376.054,68	\$ 570.701,67	\$ 800.038,39	\$ 1.069.707,05
Pago Part. Trab.		\$ -	\$ (31.142,02)	\$ (56.408,20)	\$ (85.605,25)	\$ (120.005,76)
Pago de IR		\$ -	\$ (38.823,72)	\$ (70.322,23)	\$ (106.721,21)	\$ (149.607,18)
EFFECTIVO NETO		\$ 207.613,50	\$ 306.088,93	\$ 443.971,24	\$ 607.711,92	\$ 800.094,11
(+) Deprec. Área Prod.		\$ 15.272,14	\$ 15.272,14	\$ 15.272,14	\$ 15.272,14	\$ 15.272,14
(+) Deprec. Área Adm.		\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90
(+) Aporte Accionistas	\$ 100.000,00					

(+) Préstamo concedido	\$ 227.754,44	\$ (36.957,29)	\$ (40.827,20)	\$ (45.102,34)	\$ (49.825,14)	\$ (55.042,48)
FLUJO NETO DEL PERIODO	\$ 184.376,24	\$ 187.442,25	\$ 282.047,78	\$ 415.654,94	\$ 574.672,82	\$ 761.837,67
(+) Saldo Inicial	\$ -	\$ 184.376,24	\$ 371.818,49	\$ 653.866,27	\$ 1.069.521,21	\$ 1.644.194,03
(=) FLUJO ACUMULADO	\$ 184.376,24	\$ 371.818,49	\$ 653.866,27	\$ 1.069.521,21	\$ 1.644.194,03	\$ 2.406.031,70

Fuente: Flujo de Caja Proyectado

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.9.8. Estado de Situación Financiera Proyectado

En este balance se presenta una evaluación de todos los activos y pasivos con los que la empresa puso en marcha sus actividades. Por lo tanto se determina que ha existido un total de activos en al año 1 de US\$ 327.754,44 y un total de pasivo de US\$ \$ 227.754,44, y un total de patrimonio de US\$ 100.000,0; definiendo así que el total de patrimonio más pasivo que le corresponde a la empresa es de US\$ \$ 327.754,44, y que de acuerdo al horizonte de proyección de los 5 años estos valores van ascendiendo, el mismo que demuestra que la empresa está en condiciones de proyectar sus actividades para otros ciclo de periodo.

CUADRO 76.- Estado de Situación Financiera Proyectado

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
ACTIVOS						
A. CORRIENTE						
Efectivo	\$ 184.376,24	\$ 371.818,49	\$ 653.866,27	\$ 1.069.521,21	\$ 1.644.194,03	\$ 2.406.031,70
Total Activo Corriente	\$ 184.376,24	\$371.818,49	\$653.866,27	\$1.069.521,21	\$ 1.644.194,03	\$2.406.031,70
A. NO CORRIENTE						
ACTIVO NO CORRIENTE						
TERRENO	\$ 28.448,00	\$ 28.448,00	\$ 28.448,00	\$ 28.448,00	\$ 28.448,00	\$ 28.448,00
INFRAESTRUCTURA FÍSICA INCLUIDO ADECUACIONES	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00
MAQUINAS MANUALES PORTÁTILES:	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
PISTOLA NEUMATICA DE IMPACTO 1/2 TRUPER	\$ 369,60	\$ 369,60	\$ 369,60	\$ 369,60	\$ 369,60	\$ 369,60
LIJADORA ORBITAL 1/4 D26441 DE WALT - AMARILLO – 100017069	\$ 204,58	\$ 204,58	\$ 204,58	\$ 204,58	\$ 204,58	\$ 204,58
MAQUINARIAS O EQUIPOS ESPECÍFICOS:	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
SIERRA CIRCULAR INGLETEADORA DE MESA 12 PULGADAS RIDGRID	\$ 2.128,00	\$ 2.128,00	\$ 2.128,00	\$ 2.128,00	\$ 2.128,00	\$ 2.128,00
TALADRO DE PEDESTAL SKIL PEQUEÑO	\$ 319,20	\$ 319,20	\$ 319,20	\$ 319,20	\$ 319,20	\$ 319,20
BRAZO HIDRÁULICO	\$ 5.600,00	\$ 5.600,00	\$ 5.600,00	\$ 5.600,00	\$ 5.600,00	\$ 5.600,00
CAUTIN-SUELDA-CALOR ESTACIÓN BAKU-702B	\$ 162,40	\$ 162,40	\$ 162,40	\$ 162,40	\$ 162,40	\$ 162,40
RECICLADORA DE DISOLVENTE	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
TALADRO DEWALT MODELO Dcd775	\$ 560,00	\$ 560,00	\$ 560,00	\$ 560,00	\$ 560,00	\$ 560,00
MAQUINARIAS PARA EL MOVIMIENTO Y ELEVACIÓN DEL	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

VEHÍCULO:						
GATA HIDRÁULICA 12V	\$ 554,40	\$ 554,40	\$ 554,40	\$ 554,40	\$ 554,40	\$ 554,40
CARRO PARA TRANSPORTAR PIEZAS Y HERRAMIENTAS 1 CAJÓN TOOL CABINET 1 DRAWER	\$ 235,03	\$ 235,03	\$ 235,03	\$ 235,03	\$ 235,03	\$ 235,03
MAQUINARIAS DE USO GENERAL:	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
ELEVADOR DE TIJERA CON PLATAFORMAS CAPACIDAD 2500 KG MARSHAL	\$ 2.464,00	\$ 2.464,00	\$ 2.464,00	\$ 2.464,00	\$ 2.464,00	\$ 2.464,00
ELEVADOR DE DOS POSTES CAPACIDAD 4 TON MARSHALL	\$ 2.626,40	\$ 2.626,40	\$ 2.626,40	\$ 2.626,40	\$ 2.626,40	\$ 2.626,40
PRENSA HIDRÁULICA DE 20 TONELADAS	\$ 772,80	\$ 772,80	\$ 772,80	\$ 772,80	\$ 772,80	\$ 772,80
EQUIPOS	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
LLAVES DE MANO:	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
CARRO PARA HERRAMIENTAS 5 CAJONES 92 PZS 5 DRAWERS TOOL CABINET 92 PCS	\$ 2.407,53	\$ 2.407,53	\$ 2.407,53	\$ 2.407,53	\$ 2.407,53	\$ 2.407,53
JUEGO DE LLAVES Y DADOS STANLEY 25 PZAS	\$ 167,98	\$ 167,98	\$ 167,98	\$ 167,98	\$ 167,98	\$ 167,98
JUEGO DE DADOS 1/4" 17 PZS 17 PCS 1/4" SOCKET SET	\$ 142,35	\$ 142,35	\$ 142,35	\$ 142,35	\$ 142,35	\$ 142,35
JUEGO DE LLAVES FIJAS 18 PZS MM18 PCS OPEN END WRENCH SET MM	\$ 384,29	\$ 384,29	\$ 384,29	\$ 384,29	\$ 384,29	\$ 384,29
JUEGO DE DESTORNILLADORES DE RATCHET CON PUNTA INTERCAMBIABLE	\$ 98,56	\$ 98,56	\$ 98,56	\$ 98,56	\$ 98,56	\$ 98,56
TORQUÍMETROS DIGITALES DE MANDO 1/4, 3/8, 1/2, 3/4 ECLATORQ	\$ 340,48	\$ 340,48	\$ 340,48	\$ 340,48	\$ 340,48	\$ 340,48
EXTRACTOR DE POLEAS Y RULIMANES	\$ 268,80	\$ 268,80	\$ 268,80	\$ 268,80	\$ 268,80	\$ 268,80
JUEGO DE MARTILLOS, BOTADOR Y CINCEL 9 PZS 9 PCS HAMMERS, SOLID PUNCH AND COLD CHISEL SET	\$ 155,03	\$ 155,03	\$ 155,03	\$ 155,03	\$ 155,03	\$ 155,03
SIERRA MARCA ECLIPSE PARA MÁQUINA VAIVEN (SIERRA DE ARCO)	\$ 44,80	\$ 44,80	\$ 44,80	\$ 44,80	\$ 44,80	\$ 44,80
EQUIPO DE MEDICIÓN 5 EN 1: MULTÍMETRO, LUXÓMETRO, TERMÓMETRO.....	\$ 302,40	\$ 302,40	\$ 302,40	\$ 302,40	\$ 302,40	\$ 302,40
PISTOLAS PARA MEDIR TEMPERATURA DE -20°C A 320°C	\$ 78,40	\$ 78,40	\$ 78,40	\$ 78,40	\$ 78,40	\$ 78,40
EQUIPO COMPLEMENTARIO:	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
LÁMPARA EXTENSIÓN 31 LED SERSOR DE MOVIMIENTO (LUCES PORTATILES)	\$ 29,12	\$ 29,12	\$ 29,12	\$ 29,12	\$ 29,12	\$ 29,12
REFLECTOR LED 50W	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00
ARCOS DE SIERRA DE ALTA TENSIÓN PROFESIONAL	\$ 21,28	\$ 21,28	\$ 21,28	\$ 21,28	\$ 21,28	\$ 21,28
ACEITERO PRESSOL CAPACIDAD: 0.250, 0.350,0.500 LTRS	\$ 10,07	\$ 10,07	\$ 10,07	\$ 10,07	\$ 10,07	\$ 10,07
FLEXÓMETRO STANLEY 15 METROS FIBRA DE VIDRIO	\$ 13,44	\$ 13,44	\$ 13,44	\$ 13,44	\$ 13,44	\$ 13,44
BARÓMETRO, ALTÍMETRO, COMPÁS, BRUJULA, ETC, 8 EN 1	\$ 56,00	\$ 56,00	\$ 56,00	\$ 56,00	\$ 56,00	\$ 56,00
CRIMPEADORA PELADORA, CORTADORA, Y 6 CONECTORES:COMBO COAXIAL	\$ 35,84	\$ 35,84	\$ 35,84	\$ 35,84	\$ 35,84	\$ 35,84
CINCEL	\$ 22,40	\$ 22,40	\$ 22,40	\$ 22,40	\$ 22,40	\$ 22,40
INDUMENTARIA Y EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
KIT DE SEGURIDAD INDUSTRIAL,OVEROL,BOTAS ,CASCO	\$ 336,00	\$ 336,00	\$ 336,00	\$ 336,00	\$ 336,00	\$ 336,00

GUANTES						
GAFAS INDUSTRIALES DE PROTECCION CON O SIN MEDIDA	\$ 61,60	\$ 61,60	\$ 61,60	\$ 61,60	\$ 61,60	\$ 61,60
PROTECTOR AUDITIVO SMITH & WESSON	\$ 53,76	\$ 53,76	\$ 53,76	\$ 53,76	\$ 53,76	\$ 53,76
TALLER	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
BANCO O MESAS DE TRABAJO DE ACERO INOXIDABLE	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00
ESTANTERIAS METALICAS DE 5 PIEZAS	\$ 270,48	\$ 270,48	\$ 270,48	\$ 270,48	\$ 270,48	\$ 270,48
SCANNER AUTOMOTRIZ MULTIMARCA. LAUNCH DIAGUN III	\$ 1.680,00	\$ 1.680,00	\$ 1.680,00	\$ 1.680,00	\$ 1.680,00	\$ 1.680,00
TINA DE ULTRASONIDO PARA LIMPIEZA DE INYECTORES	\$ 330,40	\$ 330,40	\$ 330,40	\$ 330,40	\$ 330,40	\$ 330,40
CARGADOR DE BATERIAS DE CARROS 630 CD 110 VOLTIOS	\$ 313,60	\$ 313,60	\$ 313,60	\$ 313,60	\$ 313,60	\$ 313,60
MEDIDOR DE PRESION DE COMBUSTIBLE MULTIMARCA TOPTUL	\$ 424,48	\$ 424,48	\$ 424,48	\$ 424,48	\$ 424,48	\$ 424,48
COMPROBADOR DE BUJIAS, INYECTORES E IAC TOOL AID	\$ 128,80	\$ 128,80	\$ 128,80	\$ 128,80	\$ 128,80	\$ 128,80
COMPROBADOR DE RESISTENCIA PUESTA A TIERRA	\$ 386,40	\$ 386,40	\$ 386,40	\$ 386,40	\$ 386,40	\$ 386,40
VEHÍCULO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
CAMIONETA LUV DMAX 2.4 CD 4X2	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00	\$ 39.200,00
ÁREA ADMINISTRATIVA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Laptop	\$ 2.195,20	\$ 2.195,20	\$ 2.195,20	\$ 2.195,20	\$ 2.195,20	\$ 2.195,20
Muebles para diferentes áreas	\$ 2352,00	\$ 2352,00	\$ 2352,00	\$ 2352,00	\$ 2352,00	\$ 2352,00
impresora multifunción	\$ 1.008,00	\$ 1.008,00	\$ 1.008,00	\$ 1.008,00	\$ 1.008,00	\$ 1.008,00
Teléfonos	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00
Archivadores	\$ 364,00	\$ 364,00	\$ 364,00	\$ 364,00	\$ 364,00	\$ 364,00
Acondicionares de Aire	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00	\$ 2.688,00
Adecuaciones	\$ 338,30	\$ 338,30	\$ 338,30	\$ 338,30	\$ 338,30	\$ 338,30
Otros equipos administrativos	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00	\$ 112,00
(-) Deprec. Acum. Área Prod.	\$ -	\$(15.272,14)	\$(30.544,28)	\$ (45.816,42)	\$ (61.088,56)	\$ (76.360,70)
(-) Deprec. Acum. Área Adm.	\$ -	\$ (1.513,90)	\$ (3.027,80)	\$ (4.541,70)	\$ (6.055,60)	\$ (7.569,50)
Total Activo NO Corriente	\$ 143.378,20	\$ 26.592,16	\$ 09.806,12	\$ 93.020,08	\$ 76.234,04	\$ 59.448,00
TOTAL ACTIVOS	\$ 327.754,44	\$498.410,65	\$763.672,39	\$1.162.541,29	\$ 1.720.428,07	\$ 2.465.479,70
PASIVOS						
PASIVO CORRIENTE						
Porción Corriente de la Deuda	\$ 36.957,29	\$ 40.827,20	\$ 45.102,34	\$ 49.825,14	\$ 55.042,48	\$ -
Particip. De Trab. Por Pagar	\$ -	\$ 31.142,02	\$ 56.408,20	\$ 85.605,25	\$ 120.005,76	\$ 160.456,06
Imp. A la Renta por Pagar	\$ -	\$ 38.823,72	\$ 70.322,23	\$ 106.721,21	\$ 149.607,18	\$ 200.035,22
Total Pasivo Corriente	\$ 36.957,29	\$ 10.792,94	\$ 71.832,76	\$ 242.151,60	\$ 324.655,42	\$ 360.491,27
PASIVO NO CORRIENTE						
Deuda a Largo Plazo	\$ 190.797,16	\$ 149.969,96	\$ 104.867,63	\$ 55.042,48	\$ -	\$ -
Total Pasivo NO Corriente	\$ 190.797,16	\$149.969,96	\$ 04.867,63	\$ 55.042,48	\$ -	\$ -
Total PASIVO	\$ 227.754,44	\$ 60.762,91	\$276.700,39	\$ 297.194,09	\$ 324.655,42	\$ 360.491,27
PATRIMONIO						
Capital	\$ 100.000,00	\$ 100.000,00	\$ 100.000,00	\$ 100.000,00	\$ 100.000,00	\$ 100.000,00
Utilidad Retenidas	\$ -	\$ 137.647,75	\$ 386.972,00	\$ 765.347,21	\$ 1.295.772,65	\$ 2.004.988,43
Total PATRIMONIO	\$ 100.000,00	\$237.647,75	\$486.972,00	\$ 865.347,21	\$ 1.395.772,65	\$ 2.104.988,43
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO	\$ 327.754,44	\$498.410,65	\$763.672,39	\$1.162.541,29	\$ 1.720.428,07	\$ 2.465.479,70

Fuente: Estado de Situación Financiera Proyectado

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.10. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Para el cálculo de los criterios de evaluación, presentamos la tabla del flujo de caja con un horizonte de proyección de 5 años, los mismo que dan resultados positivos, descontando el pago del préstamo bancario y todas las responsabilidades asumidas por las empresa.

CUADRO 77.- Cálculo de TIR Y VAN

CÁLCULO DE TIR Y VAN						
	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
INVERSIÓN TOTAL	\$ (121.916,02)					
UAIT		\$ 40.052,90	\$ 59.284,31	\$ 76.012,40	\$ 93.619,95	\$ 112.155,43
Pago Part. Trab.		\$ -	\$ (6.007,94)	\$ (8.892,65)	\$ (11.401,86)	\$ (14.042,99)
Pago de IR		\$ -	\$ (7.489,89)	\$ (11.086,17)	\$ (14.214,32)	\$ (17.506,93)
EFECTIVO NETO		\$ 40.052,90	\$ 45.786,48	\$ 56.033,59	\$ 68.003,77	\$ 80.605,51
(+) Deprec. Área Prod.		\$ 4.917,58	\$ 4.917,58	\$ 4.917,58	\$ 4.917,58	\$ 4.917,58
(+) Deprec. Área Adm.		\$ 655,30	\$ 655,30	\$ 655,30	\$ 655,30	\$ 655,30
(+) Valor Residual de Act. Tang.						\$ 25.621,92
(+) Recuperación Cap. Trabajo						\$ 65.092,68
(+) Préstamo concedido		\$ (6.801,63)	\$ (7.513,85)	\$ (8.300,65)	\$ (9.169,84)	\$ (10.130,04)
FLUJO NETO DEL PERIODO	\$ (121.916,02)	\$ 38.824,15	\$ 43.845,51	\$ 53.305,82	\$ 64.406,82	\$ 166.762,95

Fuente: Datos de estimaciones del proyecto

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O.

4.10.1. VAN (Valor Actual Neto)

Por los tanto en el estudio en este proyecto se obtiene un VAN de US\$ 920.812,15, con una tasa de descuento del 10% lo que se define un valor positivo que indica que el proyecto es rentable y que se puede tomar la decisión de llevarlo a cabo.

CÁLCULO DEL VAN

VAN \$920.812,15

4.10.2. TIR (Tasa Interna de Retorno)

Al tener establecido los flujos netos de caja se procede a evaluar la tasa interna de retorno de este proyecto, tomando como referencia el flujo del año cero hasta el quinto flujo neto. La tasa interna de retorno del proyecto también es una parte importante, en este caso se determina una TIR de 88,10%, lo cual demuestra que el proyecto es viable y que se va a obtener utilidad desde el primer año.

CÁLCULO DEL TIR

TIR **88,10%**

4.10.3. Pay Back

El tiempo para recuperar la inversión en este proyecto, se la va a establecer el PAYBACK. Se prevé que la empresa recuperara la inversión en el primer año.

Pay Back **1,50** años

4.11. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

En el análisis de sensibilidad, se presenta un escenario en donde los valores están extremadamente sensible a cambios en los ingresos sean estos por los precios o por las cantidades. Dependiendo de algún cambio entre cualquiera de los factores mencionados estudio de factibilidad puede variar, y es ahí donde se puede verificar si proyecto puede tener variación en el criterio de viabilidad.

CUADRO 78.- Análisis de Sensibilidad

	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
INVERSIÓN TOTAL	\$ (327.754,44)					
VENTAS		\$ 3.854.283,00	\$ 4.300.853,89	\$ 4.804.837,24	\$ 5.373.809,48	\$ 6.016.352,89
(-) Costo de Venta		\$	\$	\$	\$ (4.705.668,69)	\$ (5.110.815,24)

		(3.698.129,18)	(4.002.521,78)	(4.337.353,64)		
(=) Utilidad Bruta		\$ 156.153,82	\$ 298.332,11	\$ 467.483,60	\$ 668.140,79	\$ 905.537,65
(-) Gastos Administrativos		\$ (87.493,90)	\$ (83.903,90)	\$ (83.903,90)	\$ (83.903,90)	\$ (83.903,90)
(-) Gastos de Ventas		\$ (42.791,40)	\$ (47.492,15)	\$ (52.797,23)	\$ (58.786,42)	\$ (65.550,03)
(=) UTILIDAD OPERACIONAL		\$ 25.868,52	\$ 166.936,06	\$ 330.782,47	\$ 525.450,47	\$ 756.083,72
(-) Gastos Financieros		\$ (21.112,02)	\$ (17.242,11)	\$ (12.966,97)	\$ (8.244,17)	\$ (3.026,82)
(=) UAIT		\$ 4.756,50	\$ 149.693,95	\$ 317.815,50	\$ 517.206,31	\$ 753.056,89
Pago Part. Trab.		\$ -	\$ (713,47)	\$ (22.454,09)	\$ (47.672,32)	\$ (77.580,95)
Pago de IR		\$ -	\$ (1.010,76)	\$ (31.809,96)	\$ (67.535,79)	\$ (109.906,34)
EFFECTIVO NETO		\$ 4.756,50	\$ 147.969,72	\$ 263.551,44	\$ 401.998,19	\$ 565.569,61
(+) Deprec. Área Prod.		\$ 15.272,14	\$ 15.272,14	\$ 15.272,14	\$ 15.272,14	\$ 15.272,14
(+) Deprec. Área Adm.		\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90	\$ 1.513,90
(+) Valor Residual de Act. Tang.						\$ -
(+) Recuperación Cap. Trabajo						\$ 180.786,24
(+) Préstamo concedido		\$ (36.957,29)	\$ (40.827,20)	\$ (45.102,34)	\$ (49.825,14)	\$ (55.042,48)
FLUJO NETO DEL PERIODO	\$ (327.754,44)	\$ (15.414,75)	\$ 123.928,56	\$ 235.235,14	\$ 368.959,09	\$ 708.099,40

Fuente: Datos de estimaciones del proyecto

Elaborado por: Betty Johanna Recalde O

CONCLUSIONES

Dentro del proceso de elaboración del presente Estudio de Factibilidad, se ha realizado un estudio de mercado, como una de las partes importantes que ayuden a determinar la viabilidad de la propuesta para la creación de un Centro Electromotriz especializado dirigido al parque automotor de la Provincia de Santa Elena.

En el diseño las técnicas e instrumentos de investigación se han considerado las dimensiones e indicadores determinados en la Operacionalización de las Variables que recopilando información de los elementos que conforman la población o muestra.

Se ha establecido un análisis de cada una de las interrogantes planteadas dentro del instrumento de investigación pues estos representan los resultados obtenidos en la aplicación del mismo, determinando la situación actual de los talleres de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico vehicular, descrito por los clientes en la encuesta y la opinión puntual de un entrevistado que tiene mucho tiempo desempeñándose en este mercado.

A través del Estudio Financiero, se pudo concluir La tasa interna de retorno del proyecto es de 88,10%, lo cual demuestra que el proyecto es viable y que se va a obtener utilidad desde el primer año. El tiempo para recuperar la inversión en este proyecto, se la va a establecer el PAYBACK. Se prevé que la empresa recuperara la inversión en el primer año.

RECOMENDACIONES

La elaboración del presente Estudio de Factibilidad, ha considerado la realización de un estudio de mercado, que a más de contribuir en determinación acerca de la viabilidad de la propuesta para la creación de un Centro Electromotriz especializado dirigido al parque automotor de la Provincia de Santa Elena, puede direccionar el mejoramiento de los procesos no solo en este proceso, sino en los que ya existen en el entorno.

Las técnicas e instrumentos de investigación se diseñaron considerando las dimensiones e indicadores determinados en la Operacionalización de las Variables que recopilando información de los elementos que conforman la población o muestra, permitiendo la practicidad en la aplicación del instrumento de investigación.

En el establecimiento de los análisis de cada una de las interrogantes planteadas dentro del instrumento de investigación se reflejan los resultados obtenidos en la aplicación del mismo, que determinando la situación actual de los talleres y centros de mantenimiento y reparación, el criterio de clientes y propietarios de los talleres de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico vehicular, permitirá cubrir en su mayoría las necesidades que dentro de este mercado.

Los resultados que se muestran en el presente estudio, dan a decir que está direccionado hacia la factibilidad financiera, por el porcentaje que muestra la TIR y el bajo periodo de recuperación de capital o inversión, a más de mencionar que contribuiría con el mejoramiento del servicio de mantenimiento y/o reparación vehicular dentro de la provincia de Santa Elena.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguiar Díaz Inmaculada, (2009). Finanzas Corporativas en la Práctica. Segunda Edición. DELTA Ediciones.
- Beatriz Fernández, (2007). Seguridad en el trabajo. Octava Edición. Editorial Lex Noba
- Bernal Torres César Augusto, (2006). Metodología de la Investigación, para administración, economía, humanidades, y ciencias sociales. Segunda Edición Pearson Educación México.
- Blaxter Loraine, Hughes Christina, Tight Malcolm (2008), Cómo Se Investiga. Primera Edición. Editorial GRAÓ
- Bohlander George W., Snell Scott. (2008). Administración de Recursos Humanos. Catorceava Edición. CENGAGE Learning
- Castellanos Ramírez Andrés. (2009). Manual de la gestión logística del transporte y distribución de mercancías. Primera Edición. Ediciones Uninorte.
- Castillo Alicia y González Gaudiano Édgar. (2009) Educación ambiental y manejo de ecosistemas. Primera Edición. Printed in México
- Delgado González Susana, Ena Ventura Belén. (2008) Recursos humanos: administración y finanzas. Cuarta Edición. Paraninfo S.A.
- Fernández Iparraguirre José Luis, Casado Mayordomo Manuel, (2011). Contabilidad Financiera para Directivos. Séptima Edición. ESIC Editorial.
- Fernández Saúl, (2007). Los proyectos de inversión: Evaluación Financiera. Primera Edición. Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- García Avedaño Pedro, (2005). Introducción a la Investigación Bioantropológica en actividad física, salud y deporte.
- Ildfonso Grande Esteban, Abascal Elena, (2009). Fundamentos y técnicas de investigación comercial. Décima Edición. ESIC Editorial. México
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), Estadísticas 2010.
- José Avelino Espeso Santiago, Florentino Fernández Zapico, Minerva Espeso Expósito,

- Lacarte J.M. (2012). Finanzas Corporativas Aplicadas-¿Cuánto vale una empresa? Editorial E- Book.
- Longenecker, William Justin C.- Justin Longenecker Petty,- Moore Carlos. – Palich Leslie E., (2008) Administración de Pequeñas Empresas: Lanzamiento y Crecimiento de iniciativas emprendedoras. Catorceava Edición. CENGAGE Learning.
- López Lubian Francisco (2007). Casos Prácticos de Finanzas Corporativas. Editorial Thomson.
- Mallo Rodríguez Carlos, Pulido Antonio., (2008). Contabilidad Financiera. Un Enfoque Actual. Primera Edición. CENGAGE Learning Edición.
- Méndez E. Carlos, (2003). Metodología, Diseño y desarrollo del Proceso de investigación. Tercera Edición Mc. Graw Hill.
- Méndez R. Alejandro – Astudillo M. Marcela, (2008). La investigación en la era de la información. Primera Edición. Editorial Trillas S.A.
- Michael C. Ehrhardt, Eugene (2007). Finanzas Corporativas. Segunda Edición. CENGAGE Learning
- Montes Alonso María Jesús, González Rodríguez Pablo (2006). Selección de personal: La búsqueda del candidato adecuado. Primera Edición. Ideas Propias Editorial, España.
- Muñiz Luís, (2010). Planes de Negocio y Estudios de Viabilidad: Software con Casos Prácticos y herramientas para elaborar DAFO y evaluar un Plan de Viabilidad. Primera Edición. Profit Editorial.
- Oriol Amat, (2008). Contabilidad y finanzas para no financieros. Primera Edición. Ediciones DEUSTO
- Porret Gelabert Miquel, (2008). Recursos Humanos. Dirigir y Gestionar Personas en las organizaciones. Tercera Edición. ESIC Editorial.
- Ramírez Elbar – Cajigas R. Margot, (2004). Proyectos de Inversión Competitivos. Primera Edición Feriva S.A.
- Rodríguez Moguel Ernesto A., (2005). Metodología de la Investigación. Primera Edición. México.
- Sapag Nassir, (2007) Proyectos de inversión: Formulación y Evaluación, Primera Edición. Pearson Educación de México

Anexos

ANEXO 1.- Encuesta



UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE DESARROLLO EMPRESARIAL

LA CARRERA DE DESARROLLO EMPRESARIAL LE SALUDA MUY CORDIALMENTE INVITÁNDOLE A PARTICIPAR DE LA SIGUIENTE ENCUESTA.

OBJETIVO: Recopilar información, partiendo de su apreciación general sobre el tema *SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA ELÉCTRICO VEHICULAR EN LA PROV. DE SANTA ELENA*, definiendo con ello la situación actual del mismo.

INSTRUCCIONES: A continuación se citan un conjunto de preguntas, a las que debe marcar con una (X) según sea su respuesta.

INFORMACIÓN PERSONAL

Género (Marcar con una X)

1.-Masculino

2.- Femenino

¿El usted el propietario formal del vehículo que le acompaña?. (Marcar con una X)

1.- Si

2.- No

CONTESTAR LAS SIGUIENTES INTERROGANTES. (MARCAR CON UNA X)

1.¿Qué clase de vehículo tiene?

1.-Automóvil

2.-Bus

3.-Colectivo

4.-Jeep

5.- Furgoneta (Transporte /Personas)

6.- Camioneta

7.- Furgoneta (Transporte /Carga)

8.-Camión

9. -Tanquero

10.-Volquete

11.-Trañer

12.-Otra Clase

2.¿Dónde acude al momento de buscar el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de su vehículo?

a.- A un taller independiente

b.- A un taller oficial de la marca

3.¿Tiene preferencia de visita a un lugar fijo al momento de buscar el servicio mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de su vehículo?

Sí

No

4.¿Qué considera al momento de elegir un sitio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico para su vehículo?

- a. La agilidad en el servicio que ofrece
- b. La buena atención que se ofrece
- c. La garantía de los trabajos que se realizan
- d. La comodidad que ofrecen sus instalaciones
- e. Todas las anteriores
- f. Ninguna de las anteriores

5.¿Los servicios de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico para vehículos que brindan los talleres independientes a los que asiste son de su agrado?(Responda si asiste a uno de ellos)

Siempre

Casi siempre

A menudo

Ocasionalmente

Rara vez

6.¿Es necesario que los talleres independientes que brindan el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de vehículos hagan un seguimiento del trabajo realizado, otorgando también planes preventivos para estos?

- Totalmente necesario
- Necesario
- No tan necesario
- Innecesario
- Totalmente innecesario

7.¿Cuántas veces al año acude usted al taller para el mantenimiento eléctrico de su vehículo/ unidad de trabajo?

- Mensual Bimensual Trimestral Cuatrimestral Semestral Anual

8.¿Se siente satisfecho(a) del precio que cancela por el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico de su vehículo, en el taller que escoge para el mismo?

- Totalmente satisfecho(a)
- Satisfecho(a)
- Me es indiferente
- Insatisfecho(a)
- Totalmente insatisfecho(a)

9.¿Cuánto suele gastar en el mantenimiento eléctrico de su vehículo o unidad de trabajo en el mes que terminó?

- \$ 0,00 - \$50,00
- \$51,00 - \$100,00
- \$101,00 - \$150,00
- \$151,00 - \$200,00
- Más de \$200,00

10.¿Está conforme con el servicio de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico vehicular que se brindan en los talleres independientes que existen en la Prov. de Santa Elena? (Responda si asiste a uno de ellos)

- a. Totalmente conforme
- b. Muy conforme
- c. Conforme
- d. Inconforme
- e. Totalmente inconforme

11.¿La oferta de servicios de mantenimiento y/o reparación del sistema eléctrico para vehículos en la Prov. de Santa Elena es suficiente?

1	2	3	4	5
Totalmente suficiente	Suficiente	No es suficiente, ni insuficiente	Insuficiente	Totalmente insuficiente

12.¿Qué tan de acuerdo esta Ud. con la creación de un Centro Electromotriz especializado, dedicado al mantenimiento y reparación de sistema eléctrico vehicular, en la Provincia de Santa Elena?

1	2	3	4	5
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	No está de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente desacuerdo

¿Por qué?

ANEXO 2.-Talleres eléctricos vehiculares de Santa Elena

N°	CANTÓN	SECTOR	CONTRIBUYENTE/ PROPIETARIO	ACTIVIDAD	TIPO DE TALLER	CATEGORIA	DIRECCIÓN
1	LA LIBERTAD	6 de Diciembre	POZO TOMALA ROMULO CLEMENTE	T.A.ELEC.MOTOR ARRANQUE*ART.CALIF*	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV. 16 E/CALLES 26-27
2	LA LIBERTAD	ELOY ALFARO	OLIVO TAPIA MILTON ADALBERTO	T.A. ELECTRICO AUTOMOTRIZ OLIVO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 14 Y AV. 11 ESQ.
3	LA LIBERTAD	28 DE MAYO	MARISCAL PARRALES RAFAEL BOLIVAR	T.A.ELECT.AUTOM. "MARISCAL"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV. 13 E/CALLES 13-14
4	LA LIBERTAD	ABDON CALDERON	ZAMORA VELEZ WILSON FERNANDO	T.A.ELECTR.ALTERNADOR	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV.12 E/CALLES 19-20
5	LA LIBERTAD	La Esperanza	YAGUAL BORBOR LEONARDO	T.A.ELECTRICO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV.17 Y CALLE 24 ESQ
6	LA LIBERTAD	ELOY ALFARO	CARRERA VILLO LUIS ALBERTO	T.A.ELECTRICO "DICOMARE"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 14 E/DIAG A Y AV. 10
7	LA LIBERTAD	6 de Diciembre	DE LA A MATIAS ANGEL ALBERTO	T.A.ELECTRICO "ANGELITO"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 28 E/AVS.18-19
8	LA LIBERTAD	28 DE MAYO	PARRALES FONSECA MIGUEL ANGEL	T.A.ELECTRICO MIGUEL ANGEL	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV. 16 E/CALLES 15-16
9	LA LIBERTAD	28 DE MAYO	BORBOR CHOEZ ISIDRO ENRIQUE	T.A.ELECTROMECHANICA "CARITA"*ART.CALIF.*	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV.18 CALLES 15-16
10	LA LIBERTAD	28 DE MAYO	RECALDE ORRALA JULIO CÉSAR	TALLER ELECTROMOTRIZ "EL CHINO"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV 18 CALLE 16A
11	LA LIBERTAD	28 DE MAYO	RECALDE ALAY HONORIO EUSEBIO	TALLER ELECTRICO HONORIO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV 18 CALLE 15
12	LA LIBERTAD	6 de Diciembre	TAGLE FLOREANO WALTER ENRIQUE	T.A.ELECTROMECHANICO "EL CHIVO"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CLL.26 Y AV.13*ART.CALIF*
13	LA LIBERTAD	25 DE DICIEMBRE	DE LA A PIZARRO JIMMY FERNANDO	TALLER ELECTRICO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 20 Y AVD. 9 OCTUBRE
14	LA LIBERTAD	LA LIBERTAD	MARCILLO MARCILLO SANTOS	TALLER ELECTRICO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 19 E/AVS.9-10
15	LA LIBERTAD	6 de Diciembre	VERA FIGUERO PRIMITIVO	TALLER ELECTRICO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AVD. 15 CALLES 28 Y 29
16	LA LIBERTAD	EUGENIO ESPEJO	CASTILLO SUAREZ PAUL WILLINGTON	TALLER ELECTRICO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV. 17 E/CALLES 23-24
17	LA LIBERTAD	ELOY ALFARO	VARGAS RODRIGUEZ EDUARDO ENRIQUE	TALLER ELECTRICO "EDUARD"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 15 ENTRE AVENIDAS 10 - 11
18	LA LIBERTAD	MARISCAL SUCRE	VERA VELEZ HIRALDO INOCENCIO	TALLER ELECTRICO "EL DINAMO"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV.6 Y CALLE 22
19	LA LIBERTAD	28 DE MAYO	PARRALES MENDEZ KAREN LISSETTE	TALLER ELECTRICO "MIGUEL ANGEL"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AVENIDA 16 ENTRE CALLES 15-16
20	LA LIBERTAD	ADDON CALDERON	GONZABAY REYES CARLOS FERNANDO	TALLER ELECTRICO EL CIRCUITO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 20-A E/AVDS. 16-17
21	LA LIBERTAD	LA LIBERTAD	MARCILLO RAMIREZ SANTO ABEL	TALLER ELECTRICO EL COLORADO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 19 AVDS. 9 Y 10
22	LA LIBERTAD	6 de Diciembre	TOMALA PERERO HERIO	TALLER ELECTRICO EL GENUINO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AVD. 17 CALLES 27 Y 28
23	LA LIBERTAD	25 de Septiembre	DE LA ROSA REYES MARCOS OCTAVIO	TALLER ELECTRICO "EL REGULADOR"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV.23 E/CLS 30-31
24	LA LIBERTAD	ROCAFUERTE	VASQUEZ SAMANIEGO PATRICIO	TALLER ELECTRICO "PULGUITA"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV.7 Y CALLE 23
25	SANTA ELENA	SANTA ELENA	SUAREZ MARISCAL ENRIQUE REYNALDO	TALLER ELECTRICO SUAREZ	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	BARRIO LA ALBORADA FRENTE A LICEO DE FRANCIA
26	LA LIBERTAD	LA LIBERTAD	PINOARGOTE VERA MILTON CRISTOBAL	TALLER ELECTRICO TOPO GIGO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AVD. 8 Y CALLE 20
27	LA LIBERTAD	6 de Diciembre	POZO POZO WILLIAM DANIEL	TALLER ELECTRICO Y BATERIA	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV. 16 E/CALLES 26-27
28	LA LIBERTAD	MARISCAL SUCRE	GONZALEZ SUAREZ LUIS ALBERTO	TALLER ELECTROELECTRICO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AVDS. 4 Y CALLE 19
29	LA LIBERTAD	ABDON CALDERON	QUIMI PARRALES JOHNNY DANIEL	TALLER ELECTROMECHANICO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE 17 Y AV. 26 ESQ.
30	SANTA ELENA	SANTA ELENA	MATIAS GUARANDA OSCAR DAVID	TALLER ELECTROMECHANICO "MATIAS"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	CALLE PRINCIPAL JUNTO AL SECAP
31	LA LIBERTAD	6 de Diciembre	HERNANDEZ ESTEVEZ MIGUEL PATRICIO	TALLER ELECTROMECHANICO "HERNANDEZ"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV. 12 E/CALLES 31-32
32	LA LIBERTAD	ROCAFUERTE	VASQUEZ DURAN JOSE ALEJANDRO	TALLER ELECTROMECHANICO DE SOLDADURA "DON PEPE"	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AV 4 E/ CALLES 23 - 24
33	LA LIBERTAD	SIMON BOLIVAR	IMACAÑA TOMALA JORGE RAFAEL	TALLER ELECTROMECHANICO EL CHINO	TALLER ELÉCTRICO AUTOMOTRIZ	TALLERES	AVD. 8 Y CALLE 23 - 24



ANEXO 3.-Instrumento para la validación

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE INGENIERÍA COMERCIAL
CARRERA DE DESARROLLO EMPRESARIAL**



INSTRUCCIONES PARA LA VALIDACIÓN DE CONTENIDO DEL PRESENTE INSTRUMENTO SOBRE UN “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA”

- 1.- Lea detenidamente los objetivos, la matriz de Operacionalización de variables y el cuestionario de opinión.
- 2.- Concluir acerca de la pertinencia entre objetivos, variables, e indicadores con los ítems del instrumento.
- 3.- Determinar la calidad técnica de cada ítem, así como la adecuación de éstos al nivel cultural, social y educativo de la población a la que está dirigido el Instrumento.
- 4.- Consignar las observaciones en el espacio correspondiente.
- 5.- Realizar la misma actividad para cada uno de los ítems, utilizando las siguientes categorías:
 - (A) Correspondencia de las preguntas del Instrumento con los objetivos, variables, e indicadores.

Marque en la casilla correspondiente:

P Pertinencia, o

NP No pertinencia.

En caso de marcar NP pase al espacio de observaciones y justifique su opinión.

(B) Calidad técnica y representatividad.

Marque en la casilla correspondiente:

O Óptima

B Buena

R Regular

D Deficiente

En caso de marcar R o D, por favor justifique su opinión en el espacio de observaciones.

(C) Lenguaje.

Marque en la casilla correspondiente:

A Adecuado

I Inadecuado

En caso de marcar I, justifique su opinión en el espacio de observaciones.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE INGENIERÍA COMERCIAL
CARRERA DE DESARROLLO EMPRESARIAL



**FICHA TÉCNICA DEL VALIDADOR DEL INSTRUMENTO
 DE INVESTIGACIÓN**

Nombre: _____
 Profesión: _____
 Ocupación: _____
 Dirección: _____
 Teléfono: _____

CORRESPONDENCIA DE ÍTEM – OBJETIVO, CALIDAD TÉCNICA Y LENGUAJE

ÍTEM	CORR.	OBSERVACIONES

FIRMA

ANEXO 4.- Guía de Entrevista

ENTREVISTA

NOMBRE DEL NEGOCIO: TALLER ELECTROMOTRIZ “EL CHINO”

AÑOS DE ACTIVIDAD: 15 años

PROFESIÓN: ELECTROMECAÁNICO

ACTIVIDAD: SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y/O REPARACIÓN DEL SISTEMA ELÉCTRICO VEHICULAR

NOMBRE DEL ENTREVISTADO: RECALDE ORRALA JULIO CÉSAR

CARGO QUE OCUPA: JEFE DE TALLER Y REPRESENTANTE LEGAL

Nos puede indicar los generalidades de la actividad micro empresarial?

Actualmente existe un amplio número de negocios dedicados a esto, donde existe un mayor número es en La Libertad, en Salinas muy pocos, y en Santa Elena no hay, y por lo general son talleres empíricos.

Qué tropiezos tuvo para iniciar su negocio?

Inicialmente, fue el cómo ganar clientes, ya que en este tipo de negocios, siempre hay mucha exigencia, los clientes piden garantías, ya que se trata de un servicio, pero en muchos casos, resulta un poco complejo el justificar que no se trata de la misma avería, quizás con mas tecnología, ya con un reporte automatizado, habría respaldo, luego que ya conocen el trabajo que se le hace la confianza llega sola.

Cómo ha podido mantenerse en este mercado?

Aunque hay mucha competencia, los clientes buscan solos, algunos se direccionan por tener un taller de confianza.

Actualmente el gobierno respalda las gestiones micro empresariales.¿ Se siente ud. respaldado con su negocio ?

De cierta forma sí, pero actualmente, el gobierno está pidiendo proyectos para financiar, bueno la mayoría de los talleres, solo tienen conocimientos empíricos, se necesita asistencia extra.

¿De qué manera ha podido Ud. innovar su producto o servicio para que sea competitivo?

La mayoría de talleres exhibe un ambiente poco ordenado, y con poco aseo, soy de los que pienso que este negocio no se debe manejar así, es por eso que dentro de lo posible trato de evitar esos errores, a más de la calidad del trabajo que siempre trato de brindar.

¿Ha recibido algún tipo de capacitación que fortalezca su actividad empresarial?

Estoy recibiendo capacitación de la Sociedad de Artesanos, para ser artesano calificado, el resto es empírico

¿Cuáles son sus proyecciones futuras respecto a su negocio?

Este es un negocio familiar, estamos intentando conseguir un crédito, que nos de la oportunidad, de comprar sistemas de detección de fallas, junto con la maquinaria que es un poco costosa.

ANEXO 5.- Carta Aval



Santa Elena, marzo 31 del 2015

Señora Ingenira
MERCEDES FREIRE RENDON, MSc
DECANA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA

En su despacho

CARTA AVAL

YO, Ing. JULIA EDITH VILLACIS TOMALA, GERENTE COMERCIAL (E) DEL BANCO NACIONAL DE FOMENTO, SUCURSAL SANTA ELENA, me permito emitir la CARTA AVAL, para que la Srta. RECALDE ORRALA BETTY JOHANNA, estudiante de la carrera de **DESARROLLO EMPRESARIAL de la UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA**, solicite información técnica en nuestra Institución con fines académicos, al respecto con su tema denominado **ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACION DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA.**

Cabe destacar que actualmente contamos con una línea de crédito para este tipo de financiamiento.

Es importante destacar que para la aprobación del financiamiento el sujeto de crédito deberá cumplir con todos los requisitos reglamentados, que en esta carta Aval no se especifica.

Atentamente,

Ing. Com. JULIA E.VILLACIS TOMALA
GERENTE COMERCIAL (E)
BANCO NACIONAL DE FOMENTO-SANTA ELENA

ANEXO 6.- Certificado de Revisión de la Redacción y Ortografía

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA REDACCIÓN Y ORTOGRAFÍA

Yo, Magíster. Oswaldo Flavio Castillo Beltrán. Certifico: Que he revisado la redacción y ortografía del contenido del proyecto educativo: **“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO ELECTROMOTRIZ ESPECIALIZADO DIRIGIDO AL PARQUE AUTOMOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, AÑO 2015”**, elaborado por la egresada. Recalde Orrala Betty Johanna, previo a la obtención del título de: **INGENIERA EN DESARROLLO EMPRESARIAL**.

Para efecto he procedido a leer y analizar de manera profunda el estilo y la forma del contenido del texto:

- Se denota pulcritud en la escritura en todas sus partes
- La acentuación es precisa
- Se utilizan los signos de puntuación de manera acertada
- En todos los ejes temáticos se evita los vicios de dicción
- Hay concreción y exactitud en las ideas
- No incurre en errores en la utilización de las letras
- La aplicación de la Sinonimia es correcta
- Se maneja con conocimiento y precisión de la morfosintaxis
- El lenguaje es pedagógico, académico, sencillo y directo, por lo tanto es de fácil comprensión.

Por lo expuesto y en uso de mis derechos como Magíster en Docencia y Gerencia en Educación Superior, recomiendo la VALIDEZ ORTOGRÁFICA de su tesis previo a la obtención del Título de Ingeniera y deja a vuestra consideración el certificado de rigor para los efectos legales correspondientes.

Atentamente,



Dr. Oswaldo Castillo Beltrán. Mg
Registro SENESCYT 1006-11-733293
Cuarto Nivel