



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
INSTITUTO DE POSTGRADO**

PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA MICROEMPRESA DE TRANSPORTE  
EN EL BARRIO LA CORDILLERA DEL CÓNDOR DEL CANTÓN LA  
LIBERTAD, AÑO 2018

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

Previo a la obtención del grado académico de:

MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS CON MENCIÓN EN  
GESTIÓN DE LAS PYMES

**AUTOR:**

**BOLÍVAR GABRIEL BERMEO GARCÍA**

**LA LIBERTAD – ECUADOR**

2018

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**INSTITUTO DE POSTGRADO**

**PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA MICROEMPRESA DE  
TRANSPORTE EN EL BARRIO LA CORDILLERA DEL CÓNDOR DEL  
CANTÓN LA LIBERTAD, AÑO 2018**

**TRABAJO DE TITULACIÓN**

Previo a la obtención del grado académico de:

**MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS CON MENCIÓN  
EN GESTIÓN DE LAS PYMES**

**AUTOR:**

**BOLÍVAR GABRIEL BERMEO GARCÍA**

**LA LIBERTAD – ECUADOR**

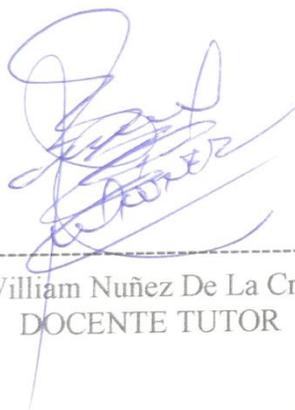
**2018**

**UPSE**

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**<sup>[EABA1]</sup>

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación, “PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA MICROEMPRESA DE TRANSPORTE EN EL BARRIO LA CORDILLERA DEL CÓNDOR DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AÑO 2018”, elaborado por el Lic. BOLÍVAR GABRIEL BERMEO GARCÍA, egresado de la Maestría en Administración de Empresas mención Gestión de las PYMES, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Magister en Administración de Empresas mención Gestión de las PYMES, me permito declarar que luego de haber orientado, dirigido científica y técnicamente su desarrollo y estructura final del trabajo, cumple y se ajusta a los estándares académicos y científicos, razón por la cual la apruebo en todas sus partes.

Atentamente



Msc. William Nuñez De La Cruz, Ing.  
DOCENTE TUTOR

## **DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD**

“La responsabilidad del contenido de este Trabajo de Titulación, corresponde exclusivamente al autor, y el patrimonio intelectual de la misma a la Universidad Estatal Península de Santa Elena”



**BOLÍVAR GABRIEL BERMEO GARCÍA**

## **DEDICATORIA.**

Dedico este trabajo de grado especialmente a Dios todopoderoso quien ha guiado mi camino y ha sido el pilar fundamental de mi vida para seguir adelante en que cada uno de mis propósitos.

A mi madre, quien ha estado conmigo durante este proceso, brindándome su apoyo en mi formación profesional, ella es parte de este logro anhelado, que ha dado a mi éxito académico y profesional.

Bolívar Gabriel Bermeo García

## **AGRADECIMIENTO.**

Doy mi mayor agradecimiento a mi tutor el ing. William Núñez de la Cruz MSc., por su paciencia y dedicación que me ha brindado durante todo este proceso, gracias a su paciencia y disposición para ayudarme cuando era necesario y sus guías en la realización de mi trabajo de grado.

A cada uno de mis compañeros de maestría, que estuvieron presentes en la formación recibida en los salones de clases de la prestigiosa Universidad Estatal Península De Santa Elena; a cada uno de ustedes, muchas gracias por ser parte de mi desarrollo profesional.

Bolívar Gabriel Bermeo García

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
**INSTITUTO DE POSTGRADO**

PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA MICROEMPRESA DE TRANSPORTE  
EN EL BARRIO LA CORDILLERA DEL CÓNDOR DEL CANTÓN LA  
LIBERTAD, AÑO 2018

**Autor: Bolívar Gabriel Bermeo García**

**Tutor: Ing. William Núñez de la Cruz MSc.**

**RESUMEN**

El presente trabajo de investigación consiste en la creación de una microempresa de transporte en el barrio La cordillera del cóndor del Cantón La Libertad, a través de los estudios de mercado, técnicos, administrativos y económico-financiero implementados con la finalidad de dar aporte al sustento de la viabilidad del proyecto; de manera primordial se reconoció a las características y tamaño de mercado a quien va dirigido este servicio. El desplazamiento humano a través de los medios de transporte ha sido una necesidad insatisfechas en las zonas lejanas a la parte céntrica de la ciudad por varios años, debido a que varias cooperativas solo están direccionadas en brindar sus servicios en los sectores más concurridos, por tanto, es esencial para los moradores de este barrio, tener un medio de transporte que facilite su desplazamiento, siendo esta necesidad generadora de oportunidad de negocio. Por ello, el objetivo de este trabajo de se centra en determinar la viabilidad de la creación de una microempresa de transporte (Tricimotos) que brinde un servicio económico a los pobladores del sector; a través de una investigación descriptiva y bibliográfica con enfoque cuali-cuantitativo, que se desenvuelve a partir de consultas y fundamentos teóricos y bibliográficas sobre la temática, implementando a su vez los instrumentos de recolección encuestas y entrevistas a expertos en el negocio o similares a la propuesta y recurriendo al punto de vista de la población estudiada a través de las encuestas que permita conocer el nivel de aceptación de esta creación y las necesidades que se planea satisfacer.

**Palabras claves:** creación, tricimotos, necesidades, viabilidad, transporte, movilización.

## TRIBUNAL DE GRADO



---

Dr. Arturo Clery Aguirre, Abg.  
DIRECTOR DEL INSTITUTO DE POSTGRADO



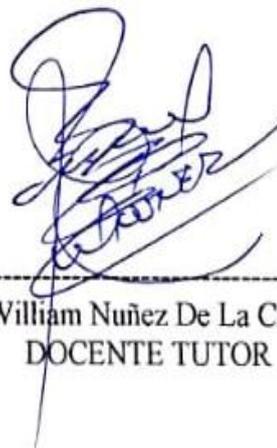
---

MSc. Jairo Cedeño Pinoargote  
PROFESOR ESPECIALISTA



---

MSc. William Caiche Rosales, Eco.  
PROFESOR ESPECIALISTA



---

Msc. William Nuñez De La Cruz, Ing.  
DOCENTE TUTOR



---

Msc. Victor Coronel Ortiz, Ab.  
SECRETARIO GENERAL

## ÍNDICE [EABA2]

Portada.....	i
Aprobación del tutor .....	ii
Declaratoria de responsabilidad.....	iii
Resumen.....	vi
Índice.....	viii
Índice de tablas.....	x
Índice de gráficos .....	xi
Índice de anexos.....	xiii
Introducción .....	1
CAPÍTULO I: MARCO REFERENCIAL.....	9
1.1. Antecedentes .....	9
1.2 Desarrollo teórico y conceptual.....	12
1.3. Fundamentación sociológica, psicológica y legal .....	64
CAPÍTULO II: METODOLOGÍA.....	79
2.1 Diseño y alcance de la investigación.....	79
2.2 Tipos de Investigación.....	79
2.3 Métodos de Investigación.....	80
2.4 Población y muestra .....	80
2.5 Operacionalización de las variables .....	83
2.6 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	83
2.7 Validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación .....	84

2.8 Análisis de resultados.....	85
<b>CAPÍTULO III: PLAN DE NEGOCIOS.....</b>	<b>97</b>
Resumen ejecutivo .....	97
3.1 Análisis de mercado .....	97
3.1.1. Situación del entorno económico .....	100
3.1.2. Clientes y tamaño de mercado.....	100
3.1.3 Competencia.....	101
3.1.4. Estrategia de Precios .....	101
3.1.5. Estrategia de Promoción.....	101
3.1.6 Política de servicio .....	103
3.2 Análisis técnico .....	104
3.2.1 Proceso del servicio.....	104
3.2.2. Localización del negocio.....	105
3.2.3 Equipos y maquinarias .....	105
3.2.4 Mecanismos de control.....	107
3.3 Análisis administrativo .....	107
3.3.1 Estructura organizacional .....	108
3.3.3 Administración legal. ....	111
3.4. Análisis económico .....	113
3.4.1. Plan de Inversiones.....	113
3.4.3 Presupuestos de ingresos .....	114
3.4.5 Presupuesto de gastos administrativos .....	114
3.4.6 Presupuesto de gastos operacionales.....	115
3.4.7 Depreciaciones y amortizaciones .....	115
3.4.8. Presupuesto de gastos de mantenimiento y servicios básicos .....	119

3.5. Análisis financiero .....	120
3.5.1. Flujo de caja .....	120
3.5.2. Estado de resultados .....	121
3.5.3 Balance General .....	122
3.5.4 Otros análisis .....	123
3.6 Evaluación del Proyecto.....	124
Conclusiones .....	125
Recomendaciones.....	126
Referencias bibliográficas.....	128
Anexos. ....	133
Entrevista aplicada al directorio .....	134
Encuesta a usuarios .....	135
Glosario.....	139

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 – Población.....	81
Tabla 2 – Fórmula muestra aplicada .....	82
Tabla 3 – Muestra.....	83
Tabla 4 - Creación de empresa de tricimotos.....	85
Tabla 5 - Precio del servicio.....	86
Tabla 6 - Acuerdo de precio.....	87
Tabla 7 - Frecuencia de uso .....	88
Tabla 8 - Ruta establecida.....	90
Tabla 9 - Incluir otro sector para servicio de Tricimoto .....	91
Tabla 10 - Horario de salida de la ruta .....	92

Tabla 11 - Facilitar traslado a usuarios .....	93
Tabla 12 - Cercanía a domicilio de usuarios .....	94
Tabla 13 - Horarios de atención .....	95
Tabla 14 - Seguridad de uso de servicio .....	96
Tabla 15 - Fases Estudio de Mercado .....	97
Tabla 16 - Clientes y tamaño del mercado.....	100
Tabla 17 - Precio del transporte en Tricimoto .....	101
Tabla 18 - Presupuesto de Ingresos.....	114
Tabla 19 - Presupuesto de gastos administrativos.....	114
Tabla 20 - Presupuesto de gastos operacionales .....	115
Tabla 21 - Depreciaciones y amortizaciones .....	115
Tabla 22 – Depreciaciones .....	117
Tabla 23 - Depreciación Consolidada.....	119
Tabla 24 - Gastos de mantenimiento.....	119
Tabla 25 - Gastos de servicios básicos.....	120
Tabla 26 - Flujo de Efectivo .....	120
Tabla 27 - Estado de resultados .....	121
Tabla 28 - Balance general.....	122
Tabla 29 - Van y Tir.....	123

## **ÍNDICE DE GRÁFICOS**

Figura 1 - Actividad de Emprendimiento - etapa inicial.....	34
Figura 2 - Pasos para la constitución de una compañía .....	43
Figura 3 - Inscripción de compañía.....	44
Figura 4 - Nombramiento de representante legal.....	45
Figura 5 - Obtención del RUC .....	46
Figura 6 - Web Superintendencia de compañías.....	47
Figura 7 - Consulta de Datos de compañía .....	48
Figura 8 - Información general y de servicios .....	49
Figura 9 - Información general y de servicios .....	49

Figura 10 - Instituto Ecuatoriano de la Seguridad Social .....	50
Figura 11 - Web de MRL .....	51
Figura 12 - Web SRI .....	52
Figura 13 - Creación de empresa de tricimotos .....	86
Figura 14 - Precio del servicio .....	87
Figura 15 - Acuerdo de precio .....	88
Figura 16 - Frecuencia de uso .....	89
Figura 17 - Ruta establecida.....	90
Figura 18 - Incluir otro sector para servicio de Tricimoto .....	91
Figura 19 - Horario de salida de la ruta.....	92
Figura 20 - Facilitar traslado a usuarios .....	93
Figura 21 - Cercanía a domicilio de usuarios.....	94
Figura 22 - Horarios de atención.....	95
Figura 23 - Seguridad de uso de servicio .....	96
Figura 24 - Comportamiento de oferta.....	98
Figura 25 - Comportamiento de demanda.....	99
Figura 26 - Logotipo .....	102
Figura 27 - Publicidad.....	102
Figura 28 - Gorra con publicidad.....	103
Figura 29 - Uniforme con publicidad.....	103
Figura 30 - Organigrama de la Microempresa de Tricimotos.....	109
Figura 31 - Pasos para la Constitución de la Empresa .....	112
Figura 32 - Plan de inversiones .....	113
Figura 33 - Otros análisis .....	123

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo A. Matriz de consistencia. ....	133
Anexo B. Entrevista aplicada al directorio .....	134
Anexo C. Encuesta a usuarios .....	135
Anexo D. Evidencias de socialización del proyecto .....	138
Anexo E. Evidencias de aplicación de los instrumentos de investigación.....	138

## INTRODUCCIÓN

La provincia de Santa Elena cuenta con una población de 308.693 habitantes aproximadamente. El cantón La Libertad es conocido como su capital económica, está comunicado con Salinas y Santa Elena por una red vial en buen estado. Posee los principales sectores comerciales, de servicios y financieros donde se desarrollan los negocios más productivos y rentables, es generador de empleo y progreso. La prestación de servicios es muy amplia desde asesoramientos contables, informáticos, educacionales, entre otros.

A nivel cultural los pobladores del cantón La Libertad mantienen vivencias basadas en costumbres y tradiciones de la costa, el amor al mar y a la navegación, recordando que la pesca es una de las actividades nativas de mayor importancia para los habitantes.

En el cantón La Libertad se han considerado para el análisis social, cultural y económico, aspectos fundamentales como: la vocación pesquera y turística, lo que territorialmente ha representado el predominio de estas actividades como las fuentes dinamizadoras de la economía local.

El cantón presenta entre las necesidades básicas de la población: vivienda, alcantarillado, transporte, seguridad. Según la información proporcionada por la Secretaría Nacional de Pueblos y Nacionalidades Indígenas las principales Cooperativas de Ahorro y Crédito que se encuentran en el cantón son: “Anglo”;

“Artesanal Peninsular”; “Costa azul Peninsular”; “Cooperativa JEP”; “La Libertad”; “Cooperativa 29 de octubre”; “Petroecuador Península y sus filiales. Entre los bancos privados tenemos: Banco del Pacífico, Banco Solidario, Banco Bolivariano, Banco del Austro, quienes aportan con créditos a una parte importante del sector productivo del cantón. La inversión pública se realiza a través de intermediarios financieros como el BAN Ecuador (BE), Corporación Financiera Nacional (CFN), que son los principales impulsores y colocadores de recursos; con el objetivo de dinamizar, fortalecer y contribuir al desarrollo del sector productivo a nivel local y nacional.

Los datos del censo reportados por INEC (2010), indican que la mayor parte de la población del cantón La Libertad se auto identifica como mestiza (76,98%) seguido de los afrodescendientes y/o afroecuatorianos (10,17%); indígenas blancos (1,24%) y montubios (5,13%), presenta un predominio de mestizos (6,48%) ligados a diversas actividades económicas como: la agricultura, la construcción, el ámbito profesional, o dueños de negocios propios.

En relación a la pobreza por necesidades básicas insatisfechas (NBI), considerando los censos INEC 2001 y 2010 se encontró que en el cantón La Libertad el nivel de pobreza se redujo en un 16,3% en menos de 10 años, indicando “mejoras” en la calidad de vida de sus pobladores. En las sociedades contemporáneas la expresión clase alta se aplica al grupo de personas con más riqueza y el poder se fija en la clase baja definida esta con mayor nivel de pobreza, y frecuentemente se caracteriza por carencia y limitaciones respecto al acceso de

muchos bienes económicos y las carencias de ellos, no obstante, no existe un consenso general sobre las características con el porcentaje del 67% de pobreza.

Debido al acelerado incremento poblacional de la Península de Santa Elena, al haber sido declarada provincia en el año 2007, creció la emigración, provocando que el cantón La Libertad sea el lugar de preferencia, al ser considerado la capital económica las familias buscan radicarse en diferentes lugares alejados del centro de la ciudad y que se encuentran planificados en este caso en barrios que abarcan cinco zonas delimitadas por el Municipio. Familias que para satisfacer sus logros de ingresos mensuales y mejorar la calidad de vida, trabajan especialmente en el área del turismo y comercio, y la informalidad, teniendo que movilizarse de sus domicilios para cumplir con las obligaciones cotidianas, y los hijos que asisten a los centros educacionales, como también personas por necesidades sociales, culturales, de salud que no pueden trasladarse por la carencia de transporte urbano que no cubre las necesidades sociales del poblado, como realizar conexiones con otros puntos de localidades como Ballenita, Ancón, Baños de San Vicente y otros.

Al aumento de la población se hace visible por la falta de transportación para los sectores más alejados del cantón por la ausencia de transporte público, por lo que, los taxis informales permiten prestar servicios de transporte terrestre comercial, entendiéndose que el artículo 33 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta que el trabajo es un derecho de los y las ecuatorianas que permite la realización personal y la obtención de recursos para una mejor calidad de vida esto

en concordancia a lo que establece el artículo 58 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La provincia y el cantón han incrementado considerablemente su población, sin embargo, el transporte urbano no ha recibido ningún crecimiento por parte de las autoridades municipales, no existen rutas de servicios de transportación urbano marginal, es decir, para los sectores más alejados del cantón, por lo que, los usuarios de este servicio público no pueden acceder, siendo necesario para ellos el uso de las TRICIMOTOS con tarifas accesibles al usuario para trasladarse hacia su destino en ese momento.

Convirtiendo a este medio de transporte informal en una fuente de ingresos económicos, además de prestar sus servicios y que de acuerdo con la reglamentación deben cumplir a cabalidad, optimizando así este servicio y beneficiando a este sector de la población.

La implementación, mantenimiento y control de este medio de transporte informal debe ser constantemente revisado, estableciendo un seguimiento en cuanto al rendimiento de servicio, así como la seguridad de los pasajeros, dado que muchas personas tienen temor a subirse a este tipo de transportes, por ello se debe proponer un servicio técnico y sistematizado.

Mediante un recorrido efectuado en el Barrio la Cordillera del Cóndor desde la calle Octava y Palestina hasta la avenida principal, se evidenció la ausencia de buses urbanos, taxis o cualquier otro medio de transporte formal; ocasionando un malestar por parte de quienes habitan en el sector, ya que se les presenta la dificultad de

poder transportarse a sus lugares de destino ocasionando atrasos, postergaciones de actividades y demás situaciones que de manera directa afectan a la población.

Si bien es cierto que la ciudad cuenta con Cooperativas de Buses Urbanos y varias cooperativas de taxis, éstas no han logrado cubrir la movilización de este sector de una manera eficiente y adecuada, debido a muchos factores como son el deterioro de las vías de acceso, así como la inseguridad que presenta la zona, han ocurrido un sin número de asaltos.

Otro problema identificado es cuando las personas retornan del mercado, les resulta muy incómodo llevar las canastas de compras a su hogar porque les afecta en la parte económica añadir el costo de tomar un taxi, ya que no existe una ruta de bus que les deje cerca de su domicilio.

En varias ciudades del Ecuador existe la presencia microempresas de taxis ecológicos, que no es más que una transformación de los triciclos tradicionales para llevar carga, esta innovación ha dado origen a otra versión más sofisticada que resulta de combinar el triciclo con la moto el “Mototaxi”.

Siendo este tipo de microempresas las que generan nuevos modelos de estructura de administración como lo manifiesta Santiana (2014) quien argumenta que “el modelo del enfoque administrativo de las empresas sean estas pequeñas y medianas siempre serán paralelas al número de trabajadores y los departamentos que requieran; es decir que se mide el tamaño de una empresa por las operaciones que se realicen a más de generar plazas de trabajos” (p.45).

Por lo anteriormente expuesto el servicio de Mototaxi se convertirá rápidamente en un medio de transporte económico y fácil de tomar, será una buena opción para las personas que viajan ligeras de equipaje y desean llegar rápidamente a su destino. Se pretende que cubra horarios extensos, lugares de difícil acceso, con bajos costos del pasaje. Este medio de transporte podrá ser utilizado por todos los grupos sociales, con la ventaja de que el medio ambiente no será afectado en mayor grado y por ende será una nueva fuente generadora de empleo y un nuevo modelo de organización como lo manifiesta Ontaneda (2016) al plantear “la organización, en función del campo administrativo, se enfoca en aplicar de manera correcta los procesos de planificación, asignación, y desarrollo; logrando el cumplimiento de los objetivos que se han establecido desde una visión organizativa” (p.49).

Dado a este enfoque, se pudo identificar la necesidad de establecer un análisis en cuanto al desarrollo de una propuesta como es la creación de una microempresa específicamente de Tricimotos para brindar un servicio de transporte a la población en estudio. Estos antecedentes permiten **formular el problema** de investigación, a continuación:

¿Será viable la creación de una microempresa de transporte (Tricimotos) que brinde servicio a la población del barrio La Cordillera del Cóndor y sectores aledaños del cantón La Libertad, año 2018?

Para dar respuesta a este problema se propone la siguiente **idea a defender**: La viabilidad para la creación de una microempresa de transporte (Tricimotos) contribuirá a solucionar la problemática de la movilización de los pobladores del

barrio La Cordillera del Cóndor y sectores aledaños del cantón La Libertad en el año 2018.

De esta manera el Objetivo General para el presente estudio es:

Determinar la viabilidad de la creación de una microempresa de transporte (Tricimotos) que brinde un servicio económico a los pobladores del barrio La Cordillera del Cóndor del Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena.

Para poder lograr el objetivo general se establecen las siguientes tareas científicas:

1. Analizar los factores de la transportación urbana marginal en el barrio de la Cordillera del Cóndor del cantón La Libertad.
2. Establecer los sustentos teóricos-jurídicos para la creación de la microempresa.
3. Identificar la aceptación por parte de la población involucrada para la creación de la microempresa.
4. Efectuar un estudio financiero para la microempresa.

El presente trabajo de grado está conformado por tres capítulos distribuidos de la siguiente manera:

En la parte introductoria se encuentran inmersos el planteamiento del problema con la respectiva formulación del problema, justificación, objetivos generales y tareas científicas, finalizando con la idea a defender de la investigación.

El capítulo I marco conceptual, consta de la revisión de la literatura o trabajos previos a la temática actual, seguido del desarrollo de teorías y conceptos que se encuentren relacionados a las variables dependientes e independientes de estudio; así mismo se detalla los fundamentos sociales, psicológicos, filosóficos y legales.

El capítulo II metodología, el cual parte del diseño y alcance de la investigación, así mismo se expone los tipos de investigación a los que se encuentra sujeto este trabajo de grado y a los métodos de investigación que este responde. En este apartado se reconoce a la población y muestra a la que va dirigida esta creación de empresa; se define también las técnicas e instrumentos de recolección de datos, y posterior a estos se realiza el análisis de resultados.

Finalmente, en el capítulo III plan de negocio, se encuentra la propuesta de creación de una microempresa de transporte, comprendida por la naturaleza del negocio, estudio de mercado, técnico, administrativo y económico-financiero, en el cual se determina el grado de inversión, egresos e ingresos que tendrá este negocio a través de los asientos contables y parte presupuestaria.

## **CAPÍTULO I: MARCO REFERENCIAL**

### **1.1. Antecedentes**

El transporte es el factor que aumenta la productividad del sector que lo usa porque permite los desplazamientos, la distribución de recursos. Los avances registrados en la logística han globalizado la economía, expandiendo el comercio y al transporte internacional. Pero también el crecimiento de la gestión ha incrementado los niveles de contaminación ambiental y los accidentes, en especial en las grandes ciudades.

En el Ecuador existen diversos tipos de transportes entre ellos el transporte de las Tricimotos, unidad de análisis en la presente investigación, que ya han sido regularizadas y aprobadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (CNTTTSV). Existen más de 40.000 dueños de Tricimotos a nivel nacional que realizan los recorridos en las zonas urbano-marginales y rurales.

La competencia de la regularización y control del funcionamiento de las Tricimotos se le otorgó a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, entre sus funciones está ejecutar la reorganización de este sector, que es ya en estos momentos un complemento de la transportación de buses urbanos y no constituye una competencia.

Existen varias exigencias que se establecen para el debido funcionamiento de las Tricimotos, entre ellas está la adquisición de motos homologadas con normas INEN, requisito fundamental para la obtención de la matrícula y placa del automotor. También son parte de los requisitos los parámetros técnicos para la operatividad, de mantener la distancia prudencial entre los asientos, según el tamaño de la estructura, poseer un botiquín de primeros auxilios, extintor y un GPS instalado.

El plazo para la implementación de los requerimientos se dio desde el mes de abril del 2017 y finalizado en el mes de agosto del mismo año, según la disposición del Sr. Fernando Navas, director de Planificación de Tránsito de la Autoridad de Tránsito Municipal. Una vez culminada esta etapa se realizó el registro con los requerimientos extendidos hasta enero del 2018.

En relación con la adquisición de las Tricimotos Homologadas, se ha realizado una ampliación del plazo en este año, para brindar las facilidades económicas dado que una Tricimoto homologada puede costar entre USD 4.000 y 7.000, se diferencia de la Tricimoto tradicional porque tiene retro, mayor propulsión y limpiaparabrisas, además que brinda estabilidad y seguridad a los usuarios.

Una Tricimoto tiene capacidad para cuatro o cinco pasajeros, con un costo entre USD 0.25 y 0.50, según las distancias del sector y su fijación se regularizará una vez que haya terminado la segunda etapa, de esta manera se logrará evitar las infracciones recurrentes como conducir a velocidad e interferir en las zonas de buses, además de conducir por las zonas donde no se les permite realizar los

recorridos, ya que siendo un medio transporte publico rural no puede abarcar zonas principales de comercio.

Según el estatuto, parte del Registro Oficial N.172 determina que quien maneja las tricimotos de tres ruedas a motor debe poseer licencia de conducir tipo A1 y no podrá superar los 30 kilómetros por hora y tampoco podrá llevar más de cinco pasajeros por ruta. El chofer del automotor debe tener el documento del SPPAT del vehículo, la tarjeta individual del permiso de operación de la operadora vigente y debe utilizar el uniforme correspondiente, adicionalmente a partir de las 18:00 hasta las 06:00 del siguiente día deberán portar un chaleco retrorreflectivo.

Las rutas autorizadas por las entidades de tránsito “bajo ningún concepto” interferirán con otras operadoras de transporte de distinta modalidad, ya que la naturaleza del servicio de tricimotos, mototaxis o similares se prestará en lugares donde no se afecte el servicio de transporte público o comercial (Carriel, 2018).

Mediante la creación de la microempresa de transporte se desea satisfacer a los usuarios, ofreciendo un servicio ágil; con calidad, seguridad, calidez, precios razonables, como microempresa reflejar un aspecto organizacional estable en donde cada colaborador tenga sentido de pertenencia para establecer un clima laboral agradable (Carriel, 2018).

Las personas que buscan este tipo de servicio son aquellas que se desenvuelven en actividades de negocios, comercio, y salud, por esta razón la propuesta de creación de una microempresa de Servicio de Transporte en el cantón La Libertad

tiene como su mercado objetivo empleados, obreros, estudiantes, amas de casa, entre otros, que trabajen y vivan en el barrio La Cordillera del Cóndor.

## **1.2 Desarrollo teórico y conceptual**

- **Definición de microempresa**

Según lo manifestado por Segarra (2015) “La microempresa se la considera como aquella sociedad de personas organizadas, que aprovechan sus conocimientos y recursos tales como: humanos, materiales, económicos y tecnológicos con el fin de obtener productos y/o servicios los cuales se proveen a los clientes, logrando así un margen de utilidad después de cubrir los costos fijos, costos variables, y gastos de fabricación”.

El concepto permite conocer el significado de microempresa en forma general, es la conjugación de recursos que se operan de manera organizada, para elaborar productos o servicios (Concha, 2014).

“La Microempresa es una entidad económica, la cual es administrada por una o más personas emprendedoras y a su vez cuentan con objetivos altamente económicos, éticos y sociales. Esta organización cuenta con un capital menor a los USD 100.000 y el número de empleados incluyendo al propietario de la empresa, no superan las 10 personas. Esta organización emplea la autogestión y no se le dificulta adaptarse al entorno” (Torres, 2005).

“Esta proviene del prefijo micro, que viene del griego mikros cuyo significado es mínimo y de empresa que es toda actividad humana que se constituye y desarrolla para alcanzar un propósito” (Torres, 2005).

Microempresa se refiere tanto a su indiscutible condición de empresa, como a su pequeño tamaño, cuentan con componentes básicos en recursos humanos, tecnológicos, financieros, mercado de insumos y productos finales, por lo general poseen o trabajan desde 1 hasta 10 empleados y el dueño suele trabajar en la misma (Torres, 2005).

Una microempresa se identifica como una pequeña unidad productiva o unidad económica popular, que generalmente se conoce como pequeño negocio, sea del campo o de la ciudad. Es decir que una microempresa es una unidad económica mínima, establecida por su dueño o creador, que en forma lícita produce bienes y servicios, genera empleo y labora en la ciudad, en el campo, en el mar, en las minas, entre otros, sin horario y todos los días del año (Torres, 2005).

- **Origen de la Microempresa**

“La pequeña empresa ha existido desde la antigüedad; coexistió con la empresa faraónica, se ubicó en el marco del artesanado en el mundo de las corporaciones en la Edad Media y mantuvo su presencia frente a la arrolladora concentración que impulsó el capitalismo, actuó como subsidiaria de la gran empresa o en forma independiente en determinados nichos del mercado” (Torres, 2005).

En la actualidad la microempresa surge como una necesidad de generar autoempleo en diferentes estratos sociales y en situaciones de crisis; esto explica la variedad de sus modalidades, producto de una dura realidad socioeconómica. En los casos de políticas de promoción de empleo la variedad permite seleccionar el tipo más apropiado a la población beneficiaria o grupo meta, a las condiciones y circunstancias del medio y a los recursos disponibles para el financiamiento, la capacitación y la asistencia técnica (Torres, 2005).

Tanto la cantidad de microempresarios como de cuentapropistas se ha incrementado considerablemente. En Ecuador, el origen de las microempresas es para algunos un fenómeno social de las últimas décadas del siglo veinte, mientras para otros la raíz debe buscarse en la historia profunda de la sociedad (Torres, 2005).

El origen de las unidades económicas o productivas, ahora llamadas microempresas, se remonta a la década de los 70, cuando el sector moderno de la economía evidencia su incapacidad de absorber la creciente fuerza laboral. Esta se ve obligada a generar su propio empleo e ingresos a través de alguna actividad económica. Nadie podría dudar que en los últimos treinta años del siglo veinte, este sector empresarial, bajo el nombre de microempresa, figura como tema de investigación de sociólogos, antropólogos, economistas, administradores, estadísticos, comunicadores sociales y otros especialistas. Al reconocer que la microempresa es una manifestación concreta de los atributos esenciales y permanentes de la naturaleza humana, se debe entender que no se trata de un

fenómeno de los últimos tiempos, sino uno de los aspectos consustanciales de su ser (Torres, 2005).

Cada microempresa constituye el categórico testimonio del emprendimiento humano, para producir los bienes y servicios para su progreso individual y colectivo. La civilización actual, lo mismo que la del pasado y del futuro, es el resultado de esa cualidad (Santiana, 2014).

Las microempresas tienen gran importancia en la vida económica de un país o una región, en especial para los sectores vulnerables o prioritarios. “En nuestro país más del 65% de la PEA labora en el sector micro empresarial”, se toma datos del 2001, porque aún no están disponibles los datos del censo 2010; y en Ibarra también la microempresa constituye una de las principales fuentes de empleo, es por esta razón que se tiene solo el 2.41% de desempleados de la PEA (Santiana, 2014).

En la actualidad en varias partes del mundo y en especial en Ecuador, una microempresa es vista como una nueva y potente alternativa para enfrentar problemas de desempleo, desigualdad y pobreza, estas pueden ser una salida laboral para un desempleado o una ama de casa, ya sea con la elaboración de artesanías, la gastronomía, agricultura, turismo, maquiladoras, entre otras que sean a pequeña escala (Santiana, 2014).

- **Características de la Microempresa**

El dinamismo que ha tenido la microempresa en el país ha hecho que se trate de manera específica y sistemática numerosas características esenciales que la caracterizan frente a los demás actores sociales, entre las principales se destacan las siguientes:

Del mismo modo que los seres humanos se adaptan a las más diversas condiciones de tiempo y espacio a lo largo de la historia, así mismo, su espíritu emprendedor, no se ha detenido ante ningún obstáculo para desarrollar con iniciativa un trabajo ágil, oportuno y adecuado a las circunstancias concretas (Ontaneda F. , 2016).

El emprendedor, ingeniosamente combina destrezas como la imaginación, talento con habilidad, riesgo con previsión, fuerza con versatilidad para adelantarse a los hechos y entregar el producto o el servicio en el lugar y en el tiempo oportuno (Ontaneda F. , 2016).

La microempresa no es pasiva, ni estática, su éxito radica en ser proactiva en la incesante búsqueda de la próxima ocasión y el vacío latente para atender la necesidad no satisfecha (Torres, 2005).

Las microempresas, por naturaleza son limitadas y se encuadran dentro de la pequeña escala, como consecuencia de las restricciones derivadas de una serie de factores que la condicionan directa e indirectamente (Ontaneda F. , 2016)

La micro producción, no alcanza a atender todos los requerimientos de la comunidad debido a la escasa dotación de capital para activos fijos, presupuesto de operación, materias primas e inventario de productos acabados o en proceso. La microempresa rural, agrícola, textil, turística o algún otro tipo, es la más afectada por la carencia de capital de trabajo.

Se potencia la capacidad y destreza del artesano, la habilidad del vendedor, el ingenio del reparador o la corazonada del agricultor. En este ámbito la microempresa se destaca por su efectividad en el impacto social, debido a su extraordinario aporte a la generación de empleo y a su amplia gama de opciones para los miembros de la comunidad, donde el limitado nivel de preparación académica y escasa especialización técnica, impide aprovechar otras circunstancias y optar por diferentes posibilidades de ocupación.

La disponibilidad de activos fijos en la microempresa no tiene la misma capacidad que otros sectores empresariales. El limitado equipamiento de maquinarias y herramientas es compensado con su habilidad para adecuar ingeniosamente instrumentos y utensilios.

Es común observar en una microempresa que una misma persona realiza integralmente todas las fases del trabajo, tanto en la elaboración de productos, la comercialización o provisión de servicios, como en la gestión administrativa y gerencial, debido al reducido capital y la poca capacidad para contratar.

La microempresa, especialmente en sus niveles más elementales, no siempre cuenta con los instrumentos administrativos y contables que le faciliten un eficiente desenvolvimiento (Ontaneda F. , 2016).

Esto es explicable, si tenemos presente el limitado nivel de capacitación del sector, lo cual de ninguna manera significa desconocer la existencia de extraordinarias cualidades innatas desarrolladas por los empresarios de las microempresas, que de manera intuitiva consiguen muchas veces implantar esquemas sencillos y de alta eficacia e impacto en lo administrativo y productivo (Ontaneda F. , 2016).

- **Tipos de actividades microempresariales**

Dentro del vasto ámbito de acción en el que se desenvuelve la microempresa, es posible encontrar una gran amplitud donde lo diverso, se constituye en la expresión vital del ingenio y la versatilidad. Aquí están desde las más frecuentes y comunes, hasta las más raras e inusitadas; desde las más próximas que siempre están visibles, hasta las más remotas, ocultas e insospechadas; desde las más rudimentarias y tradicionales hasta las más sofisticadas y modernas.

### **Microempresa productiva.**

Este tipo de actividad microempresarial es la más importante de todas, dada su gran capacidad para generar bienes y crear puestos de trabajo. Su actividad se desarrolla tanto en la ciudad como en la zona rural, en la que además de la tradicional agricultura y ganadería, debe agregarse: artesanía, agroindustria, silvicultura, turismo, bordados, pesca y minería. “En relación con sus líneas de trabajo, es necesario destacar cuatro aspectos, que se detallan” (Castro, 2014).

Producción de artículos de consumo masivo, en este aspecto se destaca la confección de ropa, calzado y muebles. En este tipo entran las actividades agrícolas, en la comunidad el 77.51% se dedica a la agricultura, al cultivo de papas, maíz, cebada, mellocos, trigo, pero solo logra cubrir el consumo interno, por lo que es importante fomentar y fortalecer las microempresas agrícolas buscando nuevas alternativas de producción, para que esta cubra las necesidades de consumo de la comuna y el excedente comercializar en la región.

Producción de bienes con características específicas, tales como trabajos de imprenta, carpintería, zapatería y sastrería. Este tipo de microempresas comunitarias se cultivan, procesan y venden plantas medicinales; además otras actividades en diferentes ciudades del país como la crianza del gusano de seda, avestruces, ranas, caracoles, mariposas exóticas, lagartos, llamas, porcinos, ovejas, cultivo de brócoli, tuna, palmito, flores tropicales, quinua, alimentos balanceados, maracuyá, mora, pimentón, piña, papaya, tomate riñón y tomate de árbol, naranjilla, miel de abeja, centros de acopio, fabricación de conservas, yogur, quesos,

mantequilla, fibras naturales como la cabuya, entre otros, alguna de estas actividades deben ser tomadas como ejemplo para la comunidad.

Producción de artículos que requieren destreza artesanal, en este ámbito se tiene como ejemplos, a los artesanos de Montecristi, con los sombreros de paja toquilla, en San Antonio los tallados en madera y piedra, en la ruta de los bordados están la Asociación de mujeres de bordados de Zuleta, la Asociación manos bordadoras de Zuleta, con sus famosos bordados en prendas de vestir y en Otavalo con sus mundialmente conocidos tejidos (Torres, 2005).

- **Importancia de la Microempresa**

Es importante identificar que la Microempresa es una de las gestiones administrativas y comerciales que generan resultados en cuanto a los beneficios de la sociedad y de quienes se involucran en ella, por ello su desarrollo en las ciudades aporta significativamente en el campo de los negocios.

En [www.fome.ecuador.org](http://www.fome.ecuador.org) (2011) declara: “La microempresa es trascendental porque:

- ✓ Ayuda al impulso económico social y productivo de la República del Ecuador.
- ✓ Contribuye a contrarrestar la pobreza.
- ✓ Es un emprendimiento que no requiere de mucha inversión.

- ✓ Cuenta con un sistema de democracia en el mercado de bienes y servicios.
- ✓ Existe Ahorro interno regularizado hacia la inversión productiva.
- ✓ Fortalece el sistema político democrático y la gobernabilidad.
- ✓ Es el Punto de origen del sector informal de la economía.

Con el objetivo de dar a conocer que el crecimiento de los microempresarios no solo forja beneficios personales, sino más bien es un beneficio grupal con el entorno en donde se desarrolla, Por otra parte, la microempresa contribuye con las políticas de desarrollo del Buen Vivir.

En la página web (icomerciales.es, 2011) se enfatiza que: “El grado de importancia del sector micro empresarial, lo establece el aporte al desarrollo del país, como intermediario para seguir progresando en base a la generación de empleos y eficientes distribuciones de ingresos (icomerciales.es, 2011).

Las microempresas abarcan una parte importante del empleo. Sea que represente un cambio en la estructura o una nueva forma de visualizar su creciente atención. Además, su creación en una ciudad va a demandar de un auge de negocios y las oportunidades en cuanto a las plazas de trabajos, así como la generación de recursos que ayudarán a mejorar el sector (icomerciales.es, 2011).

- **La Misión de la microempresa**

Teniendo en cuenta lo manifestado por Castañeda (2015) “Lo fundamental de una microempresa es tener una misión realista y objetiva en sus logros, por ello, la misión de estas organizaciones es elaborar, comercializar o mediar bienes y/o servicios para alcanzar la complacencia de las necesidades de los consumidores, teniendo en cuenta la calidad del producto y la eficiencia del personal, con la posibilidad de acceder a todos los sectores sociales y así convertirse en la fuente de desarrollo y sostenibilidad del país”.

Según lo señalado podemos conocer que la misión es la que guía el sendero que debe tener la microempresa, fomentando siempre un servicio de calidad y eficiencia con miras a satisfacer necesidades colectivas generando un mejoramiento de los sectores sociales.

Las microempresas son creadas específicamente bajo el enfoque administrativo de poder brindar con simplicidad sin perder la línea administrativa de brindar un servicio, o un producto y que se obtenga una rentabilidad brindando a la vez un producto de calidad con eficiencia y eficacia. No todas las microempresas tienen la misma misión, unas son creadas para corto y mediano plazo, y otras por enfoque de expansión son creadas a largo plazo hasta que dejan de ser pequeñas empresas para convertirse en empresas debidamente constituidas y que su estructura organizacional se van expandiendo.

- **Objetivos de la Microempresa**

Castañeda (2005) infiere en que los objetivos de la microempresa son:

- ✓ **Objetivo de Comercialización:** Capacidad de captar al cliente el cual tendrá un aporte fundamental para el crecimiento de la microempresa para su producción y mantenimiento.

- ✓ **Objetivos de Innovación:** Ser capaz de innovar en el tiempo, antes de que la competencia se apodere de aquello.

- ✓ **Objetivos sobre los recursos humanos:** llevar a cabo objetivos que sean a fines con los suministros, empleo y desarrollo de los recursos humanos, con el fin de tener directrices para una buena administración.

- ✓ **Objetivos de productividad:** Utilizar adecuadamente los recursos para no desperdiciar y obtener costos muy altos. Mientras que la productividad debe fabricar para que la microempresa sobreviva en el tiempo.

- ✓ **Objetivo relacionado con las Dimensiones Sociales de la Microempresa:** Afrontar responsabilidades sociales por cuanto existe en la sociedad y la comunidad, hasta que se llegue al punto donde la microempresa influya sobre el ambiente.

✓ **Objetivo de Supervivencia:** Acogerse de la actividad productiva, ingresos que puedan ayudar a la microempresa y conservar siempre capital para el refinanciamiento del area de producción como puede ser: materia prima, mano de obra y gastos de fabricación para la elaboración del producto.

✓ **Objetivos de Crecimiento:** Cuando se reflejan mayores ingresos en los libros contables esto brinda la oportunidad de que la microempresa pueda ir creciendo y fortaleciéndose en sus actividades de negocios. Esto sucede por la demanda del producto que existe en el mercado, la rotación del inventario y por consiguiente mayor nivel de utilidad.

✓ **Objetivo de Rentabilidad:** Conseguir las ganancias esperadas es el objetivo de la organización, esto se logra si existe fortalecimiento en todas las áreas de la microempresa y sobre todo en el sector productivo y ventas que son las bases fundamentales para el progreso de la entidad.

Todos estos objetivos permiten que una organización microempresarial crezca, se desarrolle y se posicione en el medio con estrategias que busquen el comercio justo, el respeto de las leyes jurídicas y tributarias, la optimización de recursos y maximización de utilidades en beneficio particular y colectivo.

## **Aportes teóricos sobre emprendimiento en empresa y microempresa - Teoría del rol del emprendimiento en la Economía de Richard Cantillon**

En relación con el emprendimiento en la economía y como fuente generadora de empleo para el economista irlandés-francés escribió el libro “Essay upon the Nature of Commerce in General” (1775) e introdujo por primera vez, en la literatura económica del siglo XVIII, el término “**entrepreneur**”. Su aporte ha sido verdaderamente relevante para comenzar a comprender el concepto de **emprendedor** y el rol que juega el **emprendimiento** en la economía (Domínguez, 2015, pág. 72).

Cantillon define al “entrepreneur” como el “agente que compra los medios de producción a ciertos precios y los combina en forma ordenada para obtener de allí un nuevo producto”. Distingue que el emprendedor, a diferencia de otros agentes, no posee un retorno seguro. Y afirma que es él, quien asume y soporta los riesgos que dominan el comportamiento del mercado (Domínguez, 2015, pág. 75).

## **Teoría sobre economía política de Juan Bautista Say (1767-1832)**

El fundador de la escuela clásica francesa y el más eminente de los discípulos franceses de Adam Smith quien fue industrial del algodón y Profesor de Economía Política en el Colegio de Francia en Paris y publicó en 1803 su obra “Tratado de Economía Política”. Influido por su experiencia en los negocios, en relación con el emprendimiento utilizó en su libro el término “entrepreneur”, distinguiendo entre

el prestamista de fondos (capitalista) y quien combina la tierra, la mano de obra y el capital en empresas de negocios. Say afirmó que el “entrepreneur” es un individuo líder, previsor, tomador de riesgos y evaluador de proyectos, y que moviliza recursos desde una zona de bajo rendimiento a una de alta productividad. Say destaca el hecho de que el éxito emprendedor no sólo es importante para un individuo, sino también para la toda la sociedad. Este autor afirma que un país dotado principalmente de comerciantes, industriales y agricultores será más próspero que uno en el que principalmente existan individuos dedicados al arte o a la ciencia (Domínguez, 2015, pág. 6).

### **Teoría sobre economía política de Jhon Stuart Mill (1806-1873)**

El economista inglés, escribió “Los principios de Economía Política”, el libro de economía ortodoxa más leído, después de la “Riqueza de las Naciones de A. Smith (1776). Mill enfatizó más la importancia del emprendimiento para el crecimiento económico. Él expresó que el desarrollo del “entrepreneurship” requiere de habilidades no comunes y lamentó la inexistencia de una palabra en el idioma inglés que tuviese el mismo significado que el término “entrepreneur” en francés (Castro, 2014, pág. 23).

### **Teoría sobre economía política de Alfred Marshall (1842-1924)**

Profesor de Economía de la Universidades de Cambridge y Oxford y el más destacado economista inglés después de Smith y Ricardo. En sus “Principios de Economía Política” (1880) reconoció por primera vez la necesidad del “entrepreneurship” para llevar a cabo la actividad productiva. Él introduce el concepto de que los factores de producción no son tres, sino cuatro. A los factores tradicionales: tierra, trabajo y capital, le agregó la organización, y la definió como el factor coordinador, el cual atrae a otros factores y los agrupa. Él creyó que el entrepreneurship es el elemento que está detrás de la organización, manejándola. Y estableció que los emprendedores son líderes por naturaleza y están dispuestos a actuar bajo las condiciones de incertidumbre que causa la ausencia de información completa. Por otra parte, al igual que Mill, aseguró que los entrepreneurs poseen numerosas habilidades especiales y que son pocas las personas que pueden definirse de esa manera. Sin embargo, reconoce que una persona puede aprender y adquirir dichas habilidades (Fernández, 2014, pág. 16).

### **Teoría de la Dinámica Económica de Joseph Alois Schumpeter (1883-1950)**

El austriaco, estudio en la Universidad de Viena y fue alumno de los célebres Friedrich Von Wieser y Eugen Von Bohm-Bawerk. Fue el primer economista importante que retomó el concepto de emprendimiento de Cantillon y Say, en su libro “La Teoría de la Dinámica Económica”(1911). Este autor planteó la existencia del desequilibrio dinámico, causado por el empresario innovador, y llamó a las

tareas que realizan este tipo de empresarios “destrucción creativa” (Castro, 2014, pág. 58).

Se destacó por sus investigaciones sobre el ciclo económico y por sus teorías sobre la importancia vital del emprendedor en los negocios, subrayando su papel para estimular la inversión y la innovación que determinan el aumento y la disminución de la prosperidad. Popularizó el ya mencionado concepto de destrucción creativa, como forma de describir el proceso de transformación que acompaña a las innovaciones (Castro, 2014, pág. 73).

### **Teoría del espíritu emprendedor de Joseph Alois Schumpeter (1883-1950)**

En manifestación sobre el emprendimiento y como fuente generadora de empleo el principal aporte de Schumpeter es la concepción cíclica e irregular del crecimiento económico, desarrollada en 1911 en su *Theory of Economic Development* ('Teoría del crecimiento económico') mientras daba clases en Czernowitz en Ucrania. En ella recoge su teoría del “espíritu emprendedor” (entrepreneurship), derivada de los empresarios, que crean innovaciones técnicas y financieras en un medio competitivo en el que deben asumir continuos riesgos y beneficios que no siempre se mantienen. Todos estos elementos intervienen en el crecimiento económico irregular (Castro, 2014, pág. 67).

Después de ser Ministro de Economía de Austria tras la Primera Guerra Mundial, y luego de dirigir el Banco Biederman, pasó a ocupar varias cátedras universitarias.

Durante 1930 y 1940 fue Profesor de muchas generaciones de economistas en la Universidad de Harvard. Schumpeter (1942) utilizó el término emprendedor para referirse a aquellos individuos que con sus acciones causan inestabilidades en los mercados. Define al emprendedor como una persona dinámica y fuera de lo común, que promueve nuevas combinaciones o innovaciones. Él lo expresa de la siguiente manera en su libro “Capitalismo, Socialismo y Democracia: “La función de los emprendedores es reformar o revolucionar el patrón de producción al explotar una invención, o más comúnmente, una posibilidad técnica no probada, para producir un nuevo producto o uno viejo de una nueva manera; o proveer de una nueva fuente de insumos o un material nuevo; o reorganizar una industria, etc.” (Castro, 2014, pág. 61).

### **Teoría del emprendimiento de Ismael Kirsner (1998)**

Pertenece también a la “escuela austriaca de economía”. Él plantea que la función empresarial en el mercado no es fácil de entender, y trata de explicarla mediante lo que denomina elemento empresarial en la acción individual humana. Él lo define como el elemento de impulso y perspicacia, que resulta necesario para definir los fines a alcanzar y los medios que harán posible la consecución de dichos fines (Gual, 2006, pág. 112).

### **Teoría de emprendimiento de Peter Drucker (1985)**

Economista austriaco- norteamericano, es uno de los autores más importantes en el tema gerencial. Define al entrepreneur como aquel empresario que es innovador, y aclara la común confusión de creer que cualquier negocio pequeño y nuevo es un emprendimiento, y quien lo lleva a cabo un emprendedor. Este autor afirma que el ser emprendedor no es un rasgo del carácter, sino una conducta. Según él, cualquiera que sea capaz de tomar decisiones puede aprender a ser un empresario innovador. Considera que la base del emprendimiento es teórica y no intuitiva. El emprendimiento resulta entonces un rasgo característico de un individuo o institución, pero no de personalidad (Ladino, 2016, pág. 121).

A su vez, destaca que las personas que necesitan certezas no poseen condiciones apropiadas para ser emprendedoras. Analiza como el entrepreneur observa el cambio como norma saludable, aunque no sepa exactamente qué ocurrirá a raíz de dicho cambio. Y aclara que, aunque no lo lleve a cabo él mismo, lo busca, responde ante éste y lo explota como una oportunidad. Por otra parte, Drucker analiza que el concepto de entrepreneur no debe estar limitado a la esfera económica porque está en relación con todas las actividades humanas (Ladino, 2016, pág. 108).

### **El emprendimiento como opción de generación de empleo.**

Desde comienzos del siglo XX, el fenómeno del emprendimiento ha sido motivo de estudio de diferentes disciplinas, no circunscribiéndose únicamente a la economía, existe un amplio consenso en que el emprendimiento es parte vital de una economía dinámica y estimula y genera crecimiento. Una vasta literatura

económica ha demostrado que, considerando diferentes formas de medir el desempeño económico como generación de empleo, crecimiento, sobrevivencia de empresas, innovación y cambio tecnológico, incrementos de productividad y exportaciones, existe una relación positiva entre ellas con el emprendimiento (Domínguez, 2015, pág. 110).

El emprendimiento permite reducir el desempleo y la informalidad partiendo de un cambio en la mentalidad de quienes están acostumbrados a que les den la fuente de trabajo, lo cual ha creado una dependencia nociva para la toma de decisiones dejando pasar su vida de manera improductiva a causa de los valores inculcados por la cultura, la familia y la sociedad en general (Domínguez, 2015, pág. 129).

- **Los micros emprendimientos**

Se denomina micro emprendimiento a diversos tipos de iniciativas productivas, actividades comerciales o micro empresas que generan ganancias, y que son de propiedad y administración de los propios emprendedores quienes trabajan ellos mismos en estas unidades micro productivas y que en general no tienen empleados, si no que se trata de emprendimientos individuales o familiares que requieren una muy baja inversión y su forma jurídica puede encuadrarse casi siempre (según la legislación económica de cada país o según los criterios diversos de los economistas) dentro de la llamada economía informal. Los micros emprendimientos participan en la mayoría de los sectores económicos, principalmente en comercio y servicios por las reducidas barreras de acceso. No obstante, aún no está afianzada la vocación industrial de los micros

emprendimientos en cadenas con mayor valor agregado y productividad, y que además estén articuladas al comercio exterior (Fernández, 2014, pág. 207).

Fernández (2014), plantea clasificar a los tipos de emprendimientos como:

- a) Emprendimientos de subsistencia, no poseen capacidad de ahorro, incluso pueden encontrarse en proceso de descapitalización.
- b) Emprendimientos sustentables, con capacidad de ahorro limitada y con escasas posibilidades de innovación y/o de ampliación de su capacidad instalada.
- c) Emprendimientos con potencial de desarrollo, aquellas que, teniendo capacidad de ahorro, presentan dificultades de acceso al sistema financiero. Estas unidades logran mantener un nivel de operaciones que no sólo les permite la reposición del capital, sino, además, la acumulación y la reinversión en pequeña escala.

### **El emprendimiento en el Ecuador**

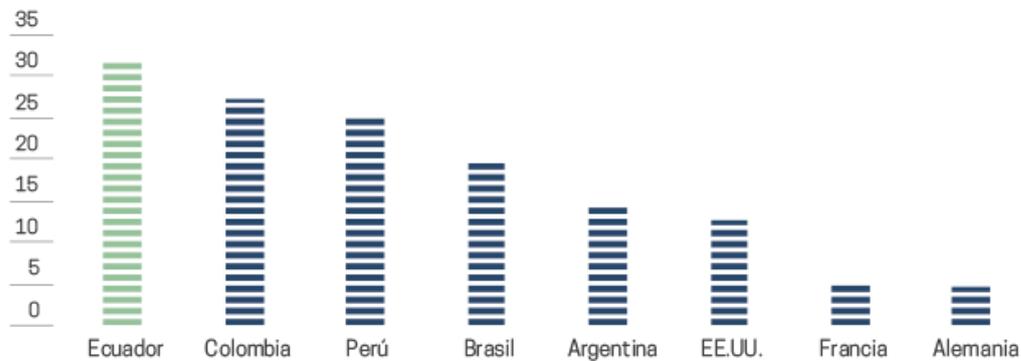
El proceso de emprender no es sencillo. La supervivencia de las empresas, especialmente las más pequeñas es un tema complejo de llevar en el tiempo. Esto hace que se presenten dos opciones cuando se habla de llevar adelante un proyecto de este tipo, hacerlo solos o con apoyo (EKOS, 2018, pág. 88).

Para la revista EKOS (2018), en Ecuador el emprendimiento se caracteriza, de acuerdo con el Global Entrepreneurship Monitor 2017 / 2018, por ser uno de los países más destacados en materia de actividad de emprendimiento, como lo demuestra el Índice de Actividad de Emprendimiento en etapa inicial que se presenta a continuación.

Este indicador refleja el porcentaje de la población con una edad comprendida entre 18 y 64 años que está iniciando un negocio o maneja uno y que tiene menos de 42 meses. En este caso, dentro de los 64 países en los que se realiza la medición, Ecuador ocupa el segundo lugar con un valor de 31,8% para el año 2017. En este ámbito los valores del país se encuentran por encima del resto de la región. Como se observa, mientras más grande y desarrollada es una economía, más bajo es el Índice de Actividad de Emprendimiento.

Si bien crear una empresa en Ecuador no es un tema sencillo exento de trámites, se genera un emprendimiento con menores requerimientos de infraestructura e inversión que en otros casos (EKOS, 2018, pág. 89).

**Figura 1 - Actividad de Emprendimiento - etapa inicial.**



**Fuente:** Revista EKOS – febrero 2018 (EKOS, 2018)

**Elaborado por:** Autor

No obstante, el emprendimiento puede llevarse delante de manera individual o con acompañamiento. En el segundo caso, se puede trabajar con incubadoras y aceleradoras. Las primeras son centro de apoyo que se enfocan en darle una estructura a las empresas. Para esto se da apoyo mediante espacio físico, asesorías, equipo y acceso a financiamiento, algo de gran importancia para una empresa que inicia. Las aceleradoras brindan un servicio diferente, se enfocan en servicios profesionales de consultoría, formación, relaciones públicas (EKOS, 2018, pág. 89).

Si se cuenta con los recursos, el conocimiento y la voluntad, además de pasión, es posible también llevar adelante un emprendimiento. El poder desarrollar empresas que crezcan y se mantengan en el tiempo, es uno de los principales objetivos de toda economía (EKOS, 2018, pág. 89).

## **Evolución del emprendimiento en el Ecuador**

En relación con el emprendimiento en el Ecuador como fuente generadora de empleo, el atraso social, económico e incluso cultural, se dio, en muchos de los casos, por políticas sociales que tenían que ver con el asistencialismo, políticas que surgieron en la década de los noventa, bajo el auspicio de organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BIRF), que terminó por legitimar estas políticas y que no contribuyeron a mejorar el desarrollo del país sino de las grandes empresas internacionales y de los bancos (nacionales e internacionales) (Carriel, 2018, pág. 52).

De acuerdo con Carriel (2018), se entiende que es la “carencia de una política social universal que también afecta directamente a millones de micros y pequeños empresarios de la región que, requieren el apoyo decidido y directo del estado para poder salir de sus postraciones socioeconómicas”. Los gobiernos han apoyado políticas que beneficiaban más a las grandes empresas y no a los más necesitados. La mayoría de las políticas fueron generadas para beneficiar a las grandes multinacionales y afectando a los pequeños emprendimientos y microempresas en el país y la región.

Para EKOS (2018), en el país el emprendimiento ha sido fomentado y desarrollado por instituciones Públicas tal como el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Productividad a través del Programa Emprende Ecuador, o empresas que fomenten la innovación y el emprendimiento. En realidad, la nueva perspectiva del cambio de matriz productiva como uno de los principales objetivos

del gobierno ha impulsado estas iniciativas, pero todavía se deben crear más programas, fuentes de financiamiento y una institucionalidad solvente para que este ámbito pueda despegar de manera positiva para la economía y el país en general.

El emprendimiento en el Ecuador no se generó como en cualquier otra parte del mundo, por lo que es importante destacar la idea que “identificar al emprendimiento en el Ecuador, es hablar desde su propia historia como conocimiento tradicional, el mismo que está siendo revitalizado, entre otras cosas, por los intentos de superar los determinismos imperantes hasta la década de los 70’.

En el país se inició un cambio de enfoque al desarrollo emprendedor a través del proceso de la innovación mediante el cambio de la matriz productiva, la incorporación del emprendimiento y la innovación en el marco de la educación superior y proyectos de ley que promueven el emprendimiento de los diferentes sectores sociales y económicos del país.

Es importante destacar que, durante los últimos años, ha existido la necesidad de crear y de desarrollar emprendimientos a través de los gobiernos regionales, instituciones universitarias, cámaras de comercio, empresas privadas, organizaciones no gubernamentales, o por medio de las denominadas incubadoras. Las incubadoras tienen como objetivo ayudar a quienes quieran iniciar un nuevo negocio, éstas les proporcionan la infraestructura básica, recursos y diferentes tipos de servicios para poner en marcha la idea emprendedora. En el caso del Ecuador, en los últimos años se han integrado cada vez más empresas tanto del sector público

como del privado, para llevar a cabo procesos de emprendimiento e innovación (EKOS, 2018, pág. 54).

Por lo tanto, según EKOS (2018), hay que tener en cuenta que el aumento de la creación de empresas innovadoras es más eficaz que un aumento en la actividad empresarial en general. Las nuevas empresas en sectores de alta tecnología producen bienes o servicios con más calidad que las demás. Para desarrollar un ecosistema emprendedor que genere productos innovadores, se debe partir de unas bases sólidas de financiamiento que hagan posible el emprendimiento y la innovación. En el segundo nivel intervienen los medios tecnológicos que parten de la participación de centros de transferencia tecnológica y en el tercer nivel los actores o agentes de innovación.

Para comprender la evolución del emprendimiento hay que revisar la evolución de las leyes en Ecuador en cuanto a emprendimiento, se debe hacer una comparación entre la Constitución de 1998 y de 2008, para establecer cuáles han sido los avances en materia legal que aseguren la economía del país y el emprendimiento del Ecuador (Carriel, 2018, pág. 55).

Desde la Constitución de 1998, el sistema económico respondía a los principios de eficiencia, solidaridad, sustentabilidad y calidad en el que el Estado deba asegurar el desarrollo socialmente equitativo y garantizar el desarrollo de las actividades económicas. En el artículo 283 de la Constitución de 2008, se establece que el sistema económico es social y solidario y se integra por las formas de

organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria (Carriel, 2018, pág. 55).

La economía popular y solidaria incluye a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios. De igual forma, la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria (LOEPS) del año 2011, surge de la necesidad de transformar las asociaciones económicas que formaban parte de la antigua Ley de Cooperativas del 2001. En este sentido, los emprendimientos se encuentran amparados en la LOEPS que y se definen como: sociedades de derecho privado, formadas por personas naturales o jurídicas que, sin perseguir finalidades de lucro, tienen por objeto planificar y realizar actividades o trabajos de beneficio social o colectivo, a través de una empresa manejada en común y formada con la aportación económica, intelectual y moral de sus miembros (Ley de Economía Popular y Solidaria, 2011). Es decir, que las empresas que forman parte de la LOEPS podrían denominarse dentro del cooperativismo (Carriel, 2018, pág. 57)

Sin embargo, Carriel (2018) señala que en la actualidad la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria (LOEPS), incluye el sistema cooperativo para todo tipo de emprendimientos (como una parte fundamental de la economía del Ecuador. Por ello, en los artículos Art. 73 y 75 de la LOEPS, se establece que los emprendimientos son unidades económicas que permiten a los ciudadanos ecuatorianos participar en la creación de empresas ya sea de carácter unipersonal, familiar o doméstico. En suma, el emprendimiento es un rubro importante de la economía ecuatoriana que se encuentra legitimada por el marco legal constitutivo

y el cuerpo normativo de leyes como la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria de 2011 que enfatiza la participación de la comunidad en el desarrollo económico del país. En este sentido, existe un marco legal que regula los distintos emprendimientos que pueden establecerse en el Ecuador.

Para analizar el comportamiento del emprendimiento en el Ecuador, es importante comprender que las personas (naturales y jurídicas que emprenden son aquellas que quieren obtener el éxito a través de la transformación de ideas o en base a nuevas ideas que puedan dar rentabilidad a corto o largo plazo). Se debe señalar que este tipo de transformaciones requiere de personas que quieran y puedan tener la capacidad de innovar al introducir nuevos productos dentro de nuevos mercados (Carriel, 2018, pág. 58).

El emprendimiento se genera en el marco de las entradas de empresas en mercados nuevos o ya establecidos (nacionales o extranjeros), el ingreso de nuevos productos en el mercado y los alcances organizativos que permiten mejorar la calidad y producir de manera más eficiente en empresas medianas y grandes. Según el informe del Banco Mundial, en el año 2010 el Ecuador estaba por debajo de los países vecinos en términos de emprendimiento (Carriel, 2018, pág. 58).

El Ecuador durante los años 2010 y 2011 se encontraba por encima de Bolivia, Paraguay y Venezuela en el tema de emprendimiento, ubicándose en la posición 105 en el ranking global, sobre 139 países en estudio. En estos años, Ecuador evidenciaba un mercado deterioro en el marco constitucional y no se integró con las economías mundiales como parte de su política social y económica, además de

la caída de su clasificación en la estabilidad macroeconómica del país. Sin embargo, no todo fue negativo, puesto que los pilares fundamentales como educación y salud primaria tuvieron una mejora significativa en esos años (Carriel, 2018, pág. 59).

Hay que tomar en cuenta que Ecuador en el 2010 tuvo un estancamiento en los niveles de productividad en el entorno del comercio y los negocios. En función a este posicionamiento del país, se puede destacar que, al momento de emprender un negocio, se toma muy en cuenta la inestabilidad política del país, la burocracia y la legislación tributaria (Carriel, 2018, pág. 61).

Estas cifras no son positivas para el Ecuador, a pesar de que se han incrementado las políticas para promover el emprendimiento y la innovación, al momento de realizar la comparación, se aprecia que estos cambios todavía no son suficientes. En el año 2012, el país pudo recuperarse de los efectos de la crisis global; en efecto, la economía ecuatoriana pudo mantenerse y alcanzó un crecimiento aceptable del PIB con un aumento del 4,6% en el 2011 al 5,2% en el 2012. Gran parte de los recursos obtenidos se han invertido en proyectos de largo plazo en infraestructura energética, transporte y en los sectores sociales. Hubo un claro mejoramiento en los siguientes años 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017 en comparación con los 185 países que forman parte del informe del Doing Business realizado por el Banco Mundial (Carriel, 2018, pág. 61)

La creación de nuevos emprendimientos tiene que ver con la influencia alta en la estrategia para lograr un mejor ambiente para la creación de negocios dentro del país, el tiempo, la cantidad de trámites y los costos de los mismos se transforman

en un obstáculo en el momento de emprender. Por estas razones, muchos de los emprendedores están en el ámbito de la informalidad (Domínguez, 2015, pág. 62).

Por su parte, en el 2018 en el país se mantienen las expectativas de generar mejores oportunidades para el emprendimiento. Sin embargo, el informe del Banco Mundial pone en evidencia que Ecuador tiene las mayores tasas de emprendimiento con el 36% de la población adulta, seguido por Chile (24.3%) y Colombia (23.7%) (Merino, 2015). De acuerdo a los datos del 2017 se puede constatar que en varias categorías se han tomado medidas y tienen un mejor rendimiento en el momento de facilitar al emprendedor para iniciar su idea con relación a lo observado en años anteriores como por ejemplo: para la apertura de negocio, protección de los inversores, pago de impuestos, cumplimiento de contratos, resolución de insolvencia, sin embargo, los demás indicadores no han mejorado (Carriel, 2018, pág. 62).

### **Problemas para la microempresa**

Los principales problemas por los que atraviesan o enfrentan las microempresas, son las condiciones del mercado y competencia, de las cuales un 37.6% manifiestan que la competencia desleal se considera como la más perjudicial; luego el problema financiero, junto con el acceso a financiamiento, en un 20,8%. Al comparar por género, los hombres resaltan que tienen más problemas con el mercado y la competencia, mientras que las mujeres tienen más inconvenientes con el aspecto financiero (Carriel, 2018).

Los problemas principales mencionados por los microempresarios ecuatorianos sugieren que muchas microempresas, si no la mayoría, operan en un ambiente altamente competitivo con un potencial de crecimiento relativamente pequeño (Carriel, 2018).

La mayoría de los microempresarios enfrenta un ambiente con numerosos vendedores y demanda relativamente baja. A nivel local, los microempresarios se han topado con el principal problema que es la falta de fomento y apoyo a la microempresa agrícola, las mismas que constituyen una fuente de abastecimiento de los mercados comunales o locales; en otros ámbitos micro empresariales desde organismos gubernamentales y gobiernos locales si se ha brindado el apoyo necesario, tal es así: apoyo a las microempresas de turismo comunitario; apoyo y conformación de microempresas familiares para la producción de animales menores, impulso a la agroindustria local, impulso a microempresas artesanales, apoyo a la creación de centros de acopio y asistencia técnica (Carriel, 2018).

### **Creación de microempresas en el Ecuador**

Según establece la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros se toma como referencia el link <https://cuidatufuturo.com/pasos-crear-empresa-ecuador/> (Futura, 2017; Superintendencia de Compañías, 2017).

En las Figuras 2 – 11 se ilustra el proceso a seguir para la **constitución** de una **empresa**, que es descrito a continuación.

**Figura 2 - Pasos para la constitución de una compañía**



Fuente: (Futura, 2017)  
Elaborado por: Autor

1. **Reserva de nombre.** Este trámite se realiza en la Superintendencia de Compañías. Ahí mismo se debe revisar que no exista ninguna **empresa** con el mismo nombre de la organización que se requiere.

2. **Elaboración de estatutos.** Es el contrato social que regirá a la sociedad y se validan mediante una minuta firmada por un abogado.

3. **Abrir una “cuenta de integración de capital”.** Esto se realiza en cualquier banco del país. Los requisitos básicos, que pueden variar dependiendo del banco, son:

- Capital mínimo: \$400 para compañía limitada y \$800 para compañía anónima (valores referenciales)
- Carta de socios en la que se detalla la participación de cada uno
- Copias de cédula y papeleta de votación de cada socio.

- Pedir el “certificado de cuentas de integración de capital”.

4. **Elevar a escritura pública.** Se acude donde un notario público y lleva la reserva del nombre, el certificado de cuenta de integración de capital y la minuta con los estatutos.

**Figura 3 - Inscripción de compañía**



**Fuente:** (Futura, 2017)  
**Elaborado por:** Autor.

5. **Aprobación del estatuto.** Llevar la escritura pública a la Superintendencia de Compañías, para su revisión y aprobación mediante resolución.

6. **Publicación en diario.** La Superintendencia de Compañías entregará 4 copias de la resolución y un extracto para realizar una publicación en un diario de circulación nacional.

7. **Obtención de los permisos municipales.** En el municipio de la ciudad donde se crea la **empresa**, se deberá:

- Pagar la patente municipal

- Pedir el certificado de cumplimiento de obligaciones

**Inscripción de la compañía.** Con todos los documentos antes descritos, se procede en el Registro Mercantil del cantón donde fue constituida tu **empresa**, para inscribir la sociedad.

**Figura 4 - Nombramiento de representante legal**



**Fuente:** (Futura, 2017)

**Elaborado por:** Autor.

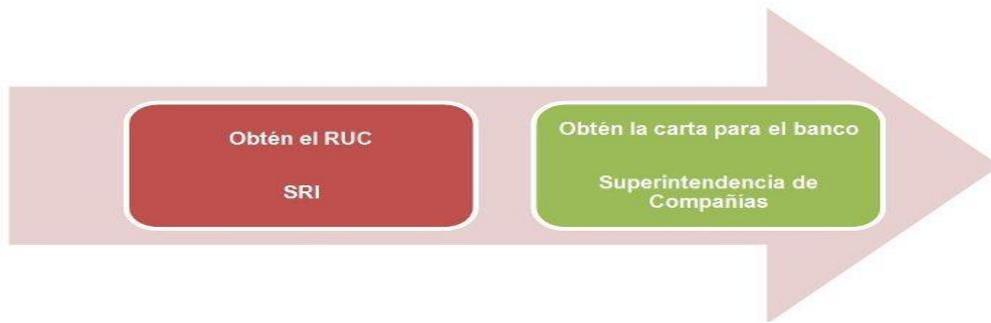
9. **Realizar la Junta General de Accionistas.** Esta primera reunión servirá para nombrar a los representantes de la empresa (presidente, gerente, etc.), según se haya definido en los estatutos.

10. **Obtén los documentos habilitantes.** Con la inscripción en el Registro Mercantil, en la Superintendencia de Compañías se entregarán los documentos para abrir el RUC de la empresa.

11. **Inscribe el nombramiento del representante.** Nuevamente en el Registro Mercantil, se inscribe el nombramiento del administrador de la **empresa** designado

en la Junta de Accionistas, con su razón de aceptación. Esto debe suceder dentro de los 30 días posteriores a su designación.

**Figura 5 - Obtención del RUC**



**Fuente:** (Futura, 2017)  
**Elaborado por:** Autor.

12. **Obtén el RUC.** El Registro Único de Contribuyentes (RUC) se obtiene en el Servicio de Rentas Internas (SRI), con:

- El formulario correspondiente debidamente lleno
- Original y copia de la escritura de **constitución**
- Original y copia de los nombramientos
- Copias de cédula y papeleta de votación de los socios
- De ser el caso, una carta de autorización del representante legal a favor de

la persona que realizará el trámite

13. **Obtención de la carta para el banco.** Con el RUC, en la Superintendencia de Compañías se entregará una carta dirigida al banco donde se abrió la cuenta, para que se pueda disponer del valor depositado.

Cumpliendo con estos pasos, se podrá hacer la **constitución** de la compañía limitada o anónima. Un abogado puede ayudar en el proceso; el costo de su servicio depende del monto de capital de la **empresa**. (Futura, 2017) (Superintendencia de Compañías, 2017)

### Entes reguladores en el Ecuador

Según establece la normativa nacional para las empresas en el Ecuador los entes que regulan a las compañías en el Ecuador en sus diferentes ámbitos y que pasan a ser entes de control y/o regulación de la nueva empresa son las siguientes:

### Superintendencia de Compañías, Valores y seguros



Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2017)  
Elaborado por: Autor.

La Superintendencia de Compañías es el organismo técnico, con autonomía administrativa y económica, que vigila y controla la organización, actividades, funcionamiento, disolución y liquidación de las compañías y otras entidades en las circunstancias y condiciones establecidas por la Ley (Superintendencia de Compañías, 2017).

La Superintendencia de Compañías es el organismo técnico que hace gestión a través de medios electrónicos (página web) a nivel de los siguientes enlaces para control:

### Consultas datos de las compañías

Figura 7 - Consulta de Datos de compañía



Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2017)  
Elaborado por: Autor.

## Información Estadística

Figura 8 - Información general y de servicios



Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2017)

Elaborado por: Autor.

Figura 9 - Información general y de servicios



Fuente: (Superintendencia de Compañías, 2017)

Elaborado por: Autor.

Figura 10 - Instituto Ecuatoriano de la Seguridad Social

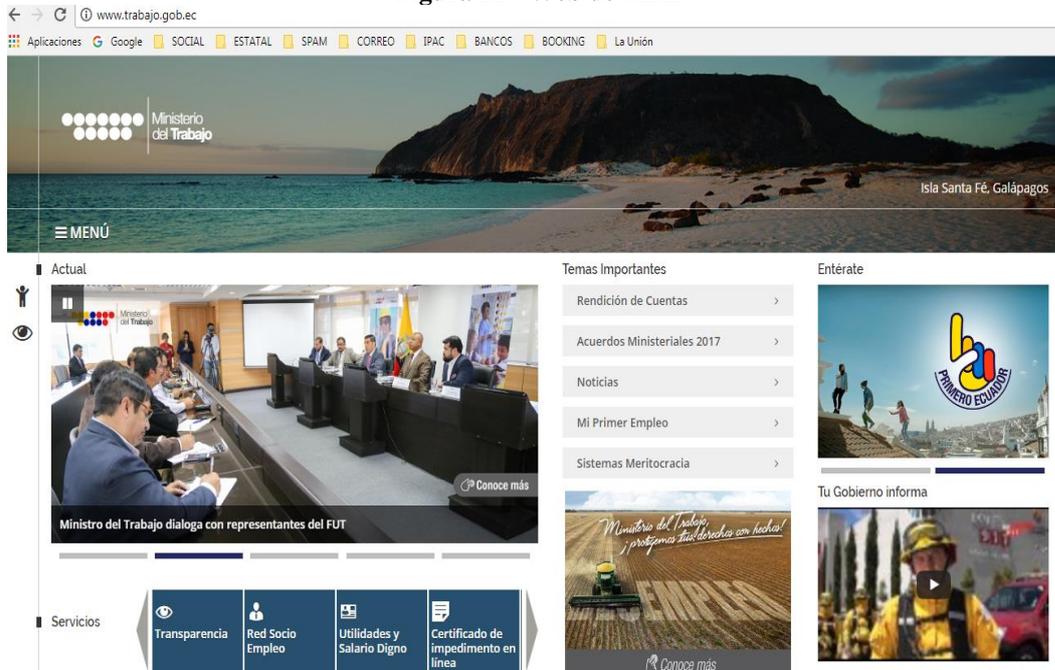


Fuente: (IESS, 2018)  
Elaborado por: Autor.

El Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social es una entidad, cuya organización y funcionamiento se fundamenta en los principios de solidaridad, obligatoriedad, universalidad, equidad, eficiencia, subsidiariedad y suficiencia. Se encarga de aplicar el Sistema del Seguro General Obligatorio que forma parte del sistema nacional de Seguridad Social (Social, 2017).

## Ministerio de Relaciones Laborales

Figura 11 - Web de MRL



Fuente: (MRL, 2018)

Elaborado por: Autor.

Institución rectora de políticas públicas de trabajo, empleo y del talento humano del servicio público, que regula y controla el cumplimiento a las obligaciones laborales mediante la ejecución de procesos eficaces, eficientes, transparentes y democráticos enmarcados en modelos de gestión integral, para conseguir un sistema de trabajo digno, de calidad y solidario para tender hacia la justicia social en igualdad de oportunidades (Laborales, 2017).

## Servicio de Rentas Internas

Figura 12 - Web SRI



Fuente: (SRI, 2018)

Elaborado por: Autor.

El Servicio de Rentas Internas nació el 2 de diciembre de 1997 basándose en los principios de justicia y equidad, como respuesta a la alta evasión tributaria, alimentada por la ausencia casi total de cultura tributaria. Desde su creación se ha destacado por ser una institución independiente en la definición de políticas y estrategias de gestión que han permitido que se maneje con equilibrio, transparencia y firmeza en la toma de decisiones, aplicando de manera transparente tanto sus políticas como la legislación tributaria (Internas, 2017).

Durante los últimos años se evidencia un enorme incremento en la recaudación de impuestos. Entre los años 2000 y 2006 la recaudación fue de 21.995 millones; mientras que en el período comprendido entre 2007 y 2013 la recaudación se

triplicó, superando 60.000 millones de dólares. La cifra alcanzada por el SRI no se debe a reformas tributarias sino a la eficiencia en la gestión de la institución, a las mejoras e implementación de sistemas de alta tecnología, desarrollo de productos innovadores como la Facturación Electrónica, SRI móvil, servicios en línea, reducción de costos indirectos a la ciudadanía y el afianzamiento de la cultura tributaria, además del incremento significativo de contribuyentes (Internas, 2017).

¡Hacerle bien al país!, es el slogan que identifica a la institución y que ha sido desde el 2007 el estandarte de la lucha continua contra la evasión y las malas prácticas tributarias, y de la búsqueda de la mejora continua en beneficio de los contribuyentes y del país (Internas, 2017).

### **Servicio de transporte**

El servicio de transporte público representa una de las mayores necesidades que tiene el ser humano en razón que es uno de los servicios indispensables para el desarrollo de las actividades diarias ya sea en el campo laboral, educativos, social y cultural. Permite el desplazamiento de las personas a los lugares de destino, la ausencia de los servicios de transporte público ocasionará un retraso en el desarrollo económico y social, lo que de manera directa afectaría a toda la economía de un país (Ontaneda C. , 2015).

Según Ontaneda C. (2015) en su enfoque desde el punto de vista económico refiere que “como parte del sector primario de la producción, el servicio de transporte público aporta al desarrollo económico sostenible del país, dado a que su necesidad de consumo es a diario y por ende requiere de su aplicación” (pág.45). Es decir que es de gran necesidad el que exista el transporte público como tal, de ello va a depender el progreso o retraso de la economía de un país.

La demanda del transporte público crece a la medida que la población también crece, lo que es lógico identificar que la oferta también tiene un crecimiento homogéneo, pero la particularidad es saber si este tipo de transporte abastece a cada una de las zonas en las que están situadas (Ontaneda C. , 2015).

El servicio de transporte público de pasajeros consiste en movilizar personas a cambio a una contraprestación pactada en dinero y cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público. “El carácter de servicio público implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ontaneda C. , 2015).

El artículo 46 de la Ley orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Ecuador define: “como naturaleza y objeto al transporte terrestre automotor como: un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de

un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional” (Ontaneda C. , 2015).

### **Componentes del Transporte Público**

Las dos componentes básicas del transporte público son: el pasajero y el transportista, el cliente y el comerciante. Todas las demás componentes son accesorias (Tamaño, 2014).

El pasajero quiere el mejor transporte posible: comfortable, expedito, de puerta a puerta a la hora que lo necesite, él es forzado a aceptar un transporte peor, teniendo que caminar desde el punto de partida, hasta la parada y esperar que el autobús venga, compartir el espacio con otros pasajeros, parar a cada 300 metros para ascenso y descenso de otros pasajeros y finalmente ir a pie desde el punto donde baja para llegar a su destino (Tamaño, 2014).

En ese sentido, los pasajeros buscan obtener un transporte que se aproxime más a un transporte en automóvil: desean líneas cerca de su casa, con frecuencias suficientes para que esperen poco y puedan viajar sentados, vehículos confortables, variedad de líneas para atender en diferentes destinos. Quieren todo esto por la menor tarifa posible (Tamaño, 2014).

El transportista, por su parte (exceptuando empresas de gobierno) es un comerciante que requiere básicamente aumentar su ganancia y con este objetivo utiliza todos los medios disponibles, entre los cuales se puede incluir eventualmente la prestación de un buen servicio (Tamaño, 2014).

El pasajero necesita el transporte y el transportista necesita prestar el servicio para obtener su ganancia y con todos los conflictos, al final surge el acuerdo: se concretan precios y servicios. El principal problema de las intervenciones del poder público es que muchas veces ellas tratan solamente de un aspecto desequilibrando el sistema entre otros aspectos (Tamaño, 2014).

Una política de tarifa única en toda la ciudad ocasiona que los operadores abandonen las líneas menos rentables y operen en demasía en líneas más rentables (Tamaño, 2014).

La Exclusividad de empresas en barrios disminuye la calidad del servicio en esos barrios, tomando en cuenta que la definición de itinerarios con pocos pasajeros reduce la calidad del servicio. El transporte público es algo multidisciplinario incluyendo: vehículos, vías personas, contaminación, financiamiento, motores, obras, economía, política, planeación, etc. (Tamaño, 2014).

La esencia del servicio es transportar al pasajero, desde su origen hasta su destino. Para hacerlo, se requiere un cierto costo de operación y un cierto tiempo, brindando comodidad al pasajero (Tamaño, 2014).

## **Tipos de Servicios de transporte público**

De acuerdo a la demografía de un país, existen tres tipos de servicios de transporte dependiendo de su entorno, muchos de ellos abarcan las zonas por lo que uniformemente no se encuentran identificadas, entre ellos tenemos:

- Transporte Público Urbano.
- Transporte Urbano Marginal.
- Transporte Rural

Cada uno de estos tipos de transporte están enfocados en brindar un servicio adaptándose a las necesidades del consumidor, dado a que es una de las primeras necesidades como lo determina Maslow, y por ende debe darse la prioridad de su satisfacción. Por ello es por lo que muchos gobiernos tratan de manejar procesos de indemnización para poder brindar un servicio que sea accesible al consumo de la población.

Según López (2015) “los servicios de transporte deben siempre estar enfocados en brindar un servicio de calidad, sin considerar el enfoque rural o urbano donde se desarrollan, lo que va a dar lugar a que exista una conformidad de la población” (pág.23).

## **Características del transporte público**

Las características del transporte público independientemente del sector donde esté ubicado están sujetas a dos aspectos importantes, dependiendo de su condición de ser público o privado, si es transporte público su característica está definida por la demanda y la oferta. La demanda que está dada por las personas en calidad de pasajeros y la oferta está dada por los vehículos; en cambio en muchos sistemas de transporte privado las personas en un vehículo son parte de la demanda y las vías son la oferta.

Según Mendoza (2013), infiere que “el transporte público tiene un escenario más amplio en cuanto a servicio se refiere, dado a que tanto por los factores económicos y por lo social, las personas prefieren utilizar un transporte público para poder trasladarse” (pág. 23).

El sistema de transporte público se evalúa dependiendo del modo de los usuarios, los empresarios y trabajadores; el recorrido de una línea de transporte va a depender mucho de la cantidad de la demanda en relación a la población. El transporte público permite el desplazamiento de personas y por ende disminuye la contaminación ya que es un servicio masivo que no es complejo frente a un auto que desplaza a una sola persona.

En la planificación de un sistema de transporte público urbano es preciso tener en cuenta su eficiencia, permitiendo a sus usuarios tomar el mínimo de rutas posibles o la menor distancia posible. El sistema necesita también ser económicamente viable para sus usuarios. Los transportes públicos son mucho más

eficaces que los transportes individuales en términos de consumo de energía, excepto el avión, que es el modo de transporte más contaminante por pasajero.

### **Marco conceptual**

Para cualquier tipo de proyecto, es necesario tener claros los diferentes elementos conceptuales e instrumentos teóricos básicos, estos son bases muy útiles para el estudio de factibilidad ya que dan un gran aporte en pro del cumplimiento de los objetivos planteados. Los conceptos que a continuación se describen forman parte de la terminología más importante de este proyecto.

**Administración.** “La administración es la que interpreta los objetivos propuestos por la organización y transformarlos en acción organizacional a través del planeamiento, organización, dirección y control de todos los esfuerzos realizados en todas la áreas y en todos los niveles de la organización, con el fin de alcanzar tales objetivos de la manera más adecuada a la situación” (Chiavenato, 1988, p 8).

**Análisis Técnico.** “Permite determinar si es posible logra elaborar y vender el producto y/o servicio con la calidad, cantidad y costo requerido. Para ello es necesario equipo, insumos, suministros, ordenamiento de procesos, recurso humano en cantidad y calidad” (Gestiópolis, 2011).

**Autoridad de transporte.** “Para todos los efectos a que haya lugar, el servicio público de transporte terrestre automotor especial será regulado por el Ministerio de Transporte” (Ministerio de Transporte, 2016).

**Demanda.** “Cantidad de bienes y servicios que el mercado requiere o solicita para buscar la satisfacción de una necesidad específica a un precio determinado” (Baca, 2016, p 17).

**Demanda potencial insatisfecha.** “Cantidad de bienes o servicios que es probable que el mercado consuma en los años futuros, sobre la cual se ha determinado que ningún productor actual podrá satisfacer si prevalecen las condiciones en las cuales se hizo el cálculo” (Baca, 2016, p 45).

**Investigación de mercados.** “la investigación de mercados se concentra en buscar y entender las razones que están detrás del comportamiento del consumidor, por qué su conducta, más que describir el mercado en cifras exactas, da el conjunto de actividades que se llevan a cabo para seleccionar, obtener, usar, consumir y eliminar los productos y servicios que se necesitan para satisfacer sus necesidades y deseos” (Universidad Politécnica de Madrid, 2012).

**Localización óptima del proyecto.** “contribuye en mayor medida a que se logre la mayor tasa de rentabilidad sobre el capital (criterio privado) u obtener el costo unitario mínimo (criterio social)” (Baca, 2016, p 99).

**Mercado.** “El área en que concluyen las fuerzas de la oferta y la demanda para realizar las transacciones de bienes y servicios a precios determinados” (Baca, 2016, p 14).

**Oferta.** “Cantidad de bienes o servicios que un cierto número de oferentes (productores) está dispuesto a poner a disposición del mercado a un precio determinado” (Baca, 2016, p 42).

**Organización.** “Es la reunión equilibrada de todos los recursos y adaptada al tipo de empleado que se requiere para su manejo correcto y debe unir siempre a las personas implicadas en la empresa por medio de las tareas interrelacionadas, por lo tanto las personas que trabajan en equipo con una adecuada organización son producto del establecimiento de relaciones interpersonales de manera que pueden desempeñar sus labores con eficiencia y obtengan una satisfacción del trabajo realizado del planteamiento inicial de una meta en común” (Sapag, 2015, p 64).

**Planeación.** “Función inicial de toda técnica administrativa que consiste en pensar, juzgar y decidir sobre las demás funciones de la administración. Es importante para el proceso administrativo ya que siempre precede cualquier acción” (Guerra y Aguilar, 2017, p 31).

**Precios.** “Cantidad monetaria a la que los productores están dispuestos a vender, y los consumidores a comprar un bien o servicio, cuando la oferta y la demanda están en equilibrio” (Baca, 2016, p 47).

**Servicio público de transporte terrestre automotor especial.** “Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hace con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios” (Ministerio de Transporte, 2015).

**Tasa interna de rendimiento (TIR).** “Es la tasa de descuento por la cual el VPN es igual a cero o la tasa que iguala la suma de los flujos descontados a la inversión inicial” (Baca, 2016, p 216).

**Transporte.** “De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 se define como: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico” (Ministerio de Transporte, 2015).

**Transporte público.** “De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica” (Ministerio de Transporte, 2015).

**Valor actual neto (VAN).** “Es el valor que resulta de restar la suma de los flujos descontados a la inversión inicial” (Baca Urbina, 2016, p 214).

**Plan de operaciones/Administrativo.** Cuando hablamos de un plan de operaciones nos referimos a la definición de los procesos y procedimientos, así como su implementación y control que necesita la organización para cumplir sus objetivos institucionales (Carriel, 2018).

Para Heizer y Render, la administración de operaciones “es el conjunto de actividades que crean valor en forma de bienes y servicios al transformar los insumos en productos terminados. Las actividades que crean bienes y servicios se realizan en todas las organizaciones” (Jay H Heizer, 2016).

Pedro Franco Concha, en el libro “Planes de Negocios: una metodología alternativa”, señala que, desde la perspectiva de operaciones, se tienen que considerar 4 opciones estratégicas: costos, calidad, flexibilidad y tiempo de entrega. La inclusión de estas estrategias tendrá un impacto directo en la forma como la empresa generará valor (Concha, 2014).

Michael Porter considera que las empresas son más eficientes en la medida que configuren una Cadena de Valor. Dicha cadena está conformada por dos grandes grupos de actividades (primarias y de apoyo), las cuales si se desarrollan de manera óptima generarán una ventaja competitiva e incrementar valor tanto para los clientes como para los accionistas de una empresa (Porter, 2016).

**Análisis Económico.** El análisis económico financiero se ocupa del financiamiento e inversión necesarios para proyectar un negocio, así como la sustentabilidad económica de un proyecto de negocio a corto o largo plazo.

Según dice Brealey, Richard, A., Myers, Stewart, C. y Allen, Franklin:

“Cuando una empresa prepara su plan financiero no piensa únicamente en los resultados más probables, sino también planifica lo inesperado. Esto se puede abordar de formas diferentes. Por ejemplo, se puede llegar a las consecuencias del plan bajo las circunstancias más probables y luego utilizar un análisis de sensibilidad para variar los supuestos de uno en uno. También se pueden mirar las implicaciones de los diferentes escenarios posibles. Por ejemplo, bajo un escenario probable unos tipos de interés altos pueden provocar ralentización del crecimiento económico y precios más bajos de las materias primas.” (Brealey, 2017).

Según dice Van Horne: “La mayor parte de las empresas tienen un horizonte de por lo menos un año. Muchas preparan planes detallados para un año y planes financieros más generales para 3 a 5 años. Algunas compañías planean a un futuro de 10 o más años. Las compañías de servicios públicos, que tienen plazos muy largos para el desarrollo de proyectos de capital, hacen planes financieros mucho más largos que la mayor parte de las compañías” (Van Horne, 2017).

### **1.3. Fundamentación sociológica, psicológica y legal**

- **Fundamentación Sociológica**

Desde el punto de vista social, el ser humano desde su nacimiento siempre busca el hecho de actuar bajo una relación de independencia, y eso lo explora frente a la sociedad, adaptándose a los ambientes por el simple hecho de satisfacer sus

necesidades prioritarias, y por ende aquello facilitará el desenvolvimiento en su entorno. El hecho de desplazarse de un lugar a otro se crea bajo las demandas de dirigirse a los diferentes lugares, pero esto viene acompañado de la seguridad que debe recibir.

Troya, (2015) opina que “es difícil para el ser humano comenzar a explorar ciertos entornos sin ayuda de alguien, de allí es que lo primero a lo que está expuesto es a la inseguridad al poder recibir un servicio de transporte público”. Es decir que la seguridad de quien recibe un servicio de transporte público está relacionada con la manera de poder viajar a su lugar de destino con la plena confianza que llegará sin situación que afecte su integridad como persona.

- **Fundamentación Psicológica**

El aspecto psicológico se describe como la parte de como recibe el ser humano un servicio y como responde a criterio, de ello va a depender mucho el que un servicio tenga éxito ya sea por la satisfacción como la inconformidad. Según Lozano (2017), en una opinión para la Revista Virtual “no hay mejor respuesta del ser humano de estar conforme de algo, que la parte psíquica no lo ordene, y aquello va a responder de acuerdo a cómo recibió y asimiló tal servicio” (pág.34). Refiere que es importante dejar en el consciente y en el subconsciente del consumidor la satisfacción de haber recibido algo de su agrado.

- **Fundamentación Legal**

Según lo que señala el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial la microempresa busca un progreso de sus actividades tanto administrativas como operativas, que se planteen metas en pro de la innovación, satisfacción de necesidades, y competencia leal, que sus ganancias sean gestionadas para su mejora continua, y que cada día busque su perfeccionamiento en pro del cliente, empleados y colectividad.

La creación del estatuto, que es parte del Registro Oficial N° 172, se fundamenta en la formalización, mediante la organización legal de este sector del transporte, para “garantizar que este servicio se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas”.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde agosto del 2008, preveía la elaboración de este reglamento.

El objetivo principal del estatuto es regular la actividad del servicio de tricimotos, Mototaxi o similares, así como también definir el ámbito de circulación sujetándose a las regulaciones emitidas por la Comisión de Tránsito del Guayas y comisiones provinciales, en coordinación con los municipios de su jurisdicción.

Las operadoras de transporte prestadoras de servicios en este tipo de vehículos deben constituirse mediante compañías o cooperativas debidamente registradas en la Superintendencia de Compañías o en la Dirección Nacional de Cooperativas,

previo informe técnico favorable otorgado por las comisiones provinciales de Transporte Terrestre.

El marco legal para la actividad del transporte público de pasajeros se halla contenido en los siguientes instrumentos legales:

- Constitución.
- Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTTSV).
- Reglamento de lo LOTTTSV.
- Ordenanzas Municipales.

a) CONSTITUCIÓN: El Art. 3941 establece que “el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.

b) LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL (LOTTTSV). Los siguientes artículos resumen las principales

competencias que establece esta ley en aspectos relacionados con la gestión operativa de los servicios de transporte terrestre público de pasajeros:

“El Artículo 54/2 establece que: La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores, adolescentes, niñas y niños;
- La eficiencia en la prestación del servicio;
- La protección ambiental; y,
- La prevalencia del interés general por sobre el particular

El Artículo 55, establece que el transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio.

Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

El artículo 56, determina que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

El artículo 75, dispone que corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda los Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, en cualquier tipo, para los ámbitos intrarregional; interprovincial; e Intercantonal;

El artículo 76, determina que el contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas”.

c) REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL. El artículo 403 de este Reglamento determina que el transporte terrestre de personas es un servicio esencial que responde a las condiciones de:

- **RESPONSABILIDAD.**- Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.

- UNIVERSALIDAD.- El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.
- ACCESIBILIDAD.- Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin.
- COMODIDAD.- Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio estuvieren establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito.
- CONTINUIDAD.- Conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de operación, permisos de operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.
- CALIDAD.- Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.
- ESTANDARIZACIÓN.- A través del proceso técnico de homologación establecido por la ANT, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad,

ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.

- MEDIO AMBIENTE.- El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos”.

### **Tipos de transporte**

El artículo 61 del reglamento que el servicio de transporte terrestre público de pasajeros puede ser de los siguientes tipos:

- Transporte colectivo. - Destinado al traslado colectivo de personas, que pueden tener estructura exclusiva o no y puedan operar sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

- Transporte masivo. - Destinado al traslado masivo de personas sobre infraestructuras exclusivas a nivel, elevada o subterránea, creada específica y únicamente para el servicio; que operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

El transporte público de pasajeros, en todos sus ámbitos, se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa fijada.

### **Marco institucional**

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas;
- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

### **MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**

Este ministerio es el ente superior que coordina el Sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial coordina con los Gobiernos autónomos descentralizado su objetivo principal es cumplir el Plan Nacional de Movilidad y Logística del transporte.

### **LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios. Es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, con

sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD'S

## **DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS REGIONALES, MUNICIPALES Y METROPOLITANOS**

Los Gobiernos autónomos descentralizados: Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas jurisdicciones territoriales, tendrán las atribuciones de acuerdo a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción.

“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

- Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el

ámbito urbano e Intercantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

- Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;

- Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

- Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;

- Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal.

- Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

- Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito Intercantonal;
- Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel Intercantonal;
- Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción.”

### **Factibilidad**

Cuando se piensa en realizar cualquier clase de estudio de factibilidad, antes de implementarlo se tiene que contar indiscutiblemente con un instrumento fundamental, la preparación y evaluación de proyectos. “Para llevar a cabo esta tarea es necesario utilizar el modelo general de acercamiento a la realidad (método científico) y operarlo utilizando como herramienta la metodología de la investigación para obtener los datos sobre el objeto a estudiar”. (Lerma, 2001, p 56).

Aunque sabemos que hay una gran cantidad de variables, especialmente en un tema tan complejo como el cambio tan rápido de costumbres de una sociedad, esto no justifica que se omita la preparación o la evaluación de un proyecto. “Por el contrario, con la preparación y evaluación será posible reducir la incertidumbre inicial respecto a la conveniencia de llevar a cabo una inversión”. (Sapag, 1995, p 3).

Así cualquier decisión que se tome con respecto a la inversión a un proyecto va a contar con los argumentos y antecedentes suficientes y claros para reducir la incertidumbre en la toma de decisiones.

Existen muchos niveles tanto complejos como sencillos para la toma de decisiones, pero en los últimos tiempos la responsabilidad de que una sola persona tome la decisión ha venido siendo obsoleta, menos cuando esta decisión determina si se va a hacer una inversión económica, ahora la toma de decisiones es de acuerdo a la aprobación de diferentes puntos de vista y debe estar acompañada de la información y los estudios técnicos necesarios para la aprobación y la correcta decisión. “Para tomar una decisión inteligente no existe un proceso o mecanismo específico para la presentación de antecedentes, entonces, para ello se requiere de la aplicación de técnicas asociadas a la idea que da origen a un proyecto y lo conceptualicen mediante un raciocinio lógico que implique considerar toda la gama de factores que participan en el proceso de concreción y puesta en marcha de éste”. (Sapag, 1995, p 3).

Teniendo en cuenta las premisas anteriormente mencionadas cabe la alternativa de hacer un estudio de factibilidad, procedimiento por el cual se determina la viabilidad de un proyecto, donde por medio de diferentes estudios se analiza si cabe la posibilidad de hacer una inversión. “Con el estudio de factibilidad se busca lograr un análisis más preciso con el fin de definir con mayor confiabilidad las alternativas que serán estudiadas para lograr lo que se propone”. (Miranda, 2017, p 142).

Para un buen despliegue del estudio de factibilidad se deben involucrar diferentes tipos de estudios más particulares como lo son: los de viabilidad comercial, técnico, legal, de gestión y financiero; de acuerdo al proyecto que se está evaluando. Entre los más importantes están:

Estudio de Mercado. “Uno de los factores más críticos en el estudio de proyectos es la determinación de su mercado, tanto porque aquí se define la cuantía de su demanda e ingresos de operación, como por los costos de inversiones implícitos”. (Sapag, 2015, p 22).

Donde dentro de este estudio se deben tener en cuenta aspectos claves para el estudio como:

- La oferta actual tanto del producto como del proyecto.
- La demanda actual tanto del producto como del proyecto.
- La competencia. La disponibilidad de la materia prima o de servicios.

**Estudio Técnico.** “El estudio técnico tiene por objeto proveer para cuantificar el monto de las inversiones y de los costos de operación pertinentes a esta área” (Sapag, 2015, p 22).

Donde se establece la magnitud real del proyecto, en donde se va a realizar, la infraestructura que se necesita y la maquinaria y equipos necesarios para el buen funcionamiento del proyecto.

**Estudio Administrativo.** “La creación y organización, determina los verdaderos procesos o métodos de cambiar la verdadera estructura organizacional de una empresa” (Dueñas, 2013, p 36).

Dando gran importancia a los manejos y procedimiento administrativos de una empresa donde la gestión ejecutiva juega un papel fundamental para la sostenibilidad y competitividad de una empresa teniendo en cuenta factores como la organización, los procedimientos administrativos y los aspectos legales.

**Estudio y/o Análisis Financiero.** Este estudio tiene como bases los antecedentes y la información financiera con respecto al proyecto, para luego ordenar, sistematizar y analizar la información y así determinar la factibilidad y viabilidad financiera del proyecto. “A este estudio le competen los factores como la cantidad de inversión que se necesita para el proyecto, los ingresos que va a tener y los costos y gastos que van a deducir estos ingresos, luego de implementar previos estudios financieros” (Sapag, 2015, p 23).

## **CAPÍTULO II: METODOLOGÍA**

### **2.1 Diseño y alcance de la investigación**

Para el presente estudio, se ha considerado un enfoque de investigación cuantitativo, el cual permitirá recopilar información y analizar de manera numérica cada una de las dimensiones objeto de estudio.

### **2.2 Tipos de Investigación**

**Bibliográfica:** De esta forma utilizaremos esta metodología., porque se consultará la documentación publicada: investigaciones, publicaciones, textos, revistas, entre otros que nos ayuden a formar nuestro contexto de investigación, de la actividad del transporte objeto de este estudio.

**Descriptiva.-** El objetivo de la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. Los investigadores no son meros tabuladores, sino que recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan

minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento.

### **2.3 Métodos de Investigación**

**Método Teórico Inductivo- deductivo:** A partir de la información lograda sobre los usuarios y autoridades se guiará la respuesta de nuestra hipótesis y por medio de los resultados obtenidos de los instrumentos de investigación se planteará las respuestas.

El presente trabajo de investigación se fundamenta en un estudio descriptivo de la factibilidad de la creación de una microempresa de TRICIMOTOS para cubrir la demanda de la población en un sector marginal del cantón La Libertad de la provincia de Santa Elena.

### **2.4 Población y muestra**

- **Población**

Las estadísticas de por sí no tienen sentido si no se consideran o se relacionan dentro del contexto con que se trabajan. Por lo tanto, es necesario entender los conceptos de población y de muestra para lograr comprender mejor su significado en la investigación educativa o social que se lleva a cabo, dado a que siendo la

población uno de los escenarios importantes donde se va a indagar se debe considerar su conceptualización, así como identificar sus integrantes y la parte proporcional para la muestra correspondiente.

Entonces para a la población consideraremos un total de 1894 personas, que es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado. La población de la presente investigación corresponde a los barrios de la Zona 4 del Cantón La Libertad, que servirán de base para determinar muestra numérica.

**Tabla 1 – Población.**

<b>N.-</b>	<b>ACTORES</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>PORCENTAJES</b>
1	Dirigentes Barriales	5	0.26%
2	Habitantes de La Propicia	797	42.08%
3	Habitantes de Las Palmeras	389	20.53%
4	Habitantes de la Cordillera del Cóndor	476	25.13%
5	Habitantes de Ficus	227	12.01%
	<b>TOTAL</b>	<b>1894</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Autor.

**Elaborado por:** Autor.

- **Muestra**

La muestra es una fracción, un proporcional de la población que posee las mismas características de los integrantes donde se encuentra el problema identificado. Se tomó una muestra de las personas con la fórmula probabilística, considerando que es un estudio para inversión social de las personas de escasos recursos económicos.

### FÓRMULA MUESTRAL APLICADA

Tabla 2 – Fórmula muestra aplicada

$$n = \frac{n_o}{1 + \frac{n_o}{N}} \quad n_o = p^*(1-p)^* \left( \frac{Z (1 - \frac{\alpha}{2})}{d} \right)^2$$

**Matriz de Tamaños Muestrales para diversos margenes de error y niveles de confianza, al estimar una proporción en poblaciones Finitas**

<b>N</b> [tamaño del universo]	1,894	← <b>Escriba aquí el tamaño del universo</b>
<b>p</b> [probabilidad de ocurrencia]	0,85	← <b>Escriba aquí el valor de p</b>

Nivel de Confianza (alfa)	1-alfa/2	z (1-alfa/2)
90%	0,05	1,64
95%	0,025	1,96
97%	0,015	2,17
99%	0,005	2,58

**Fórmula empleada**

$$n = \frac{n_o}{1 + \frac{n_o}{N}} \quad \text{donde:} \quad n_o = p^*(1-p)^* \left( \frac{Z (1 - \frac{\alpha}{2})}{d} \right)^2$$

**Matriz de Tamaños muestrales para un universo de 1894 con una p de 0,85**

Nivel de Confianza	d [error máximo de estimación]									
	10,0%	9,0%	8,0%	7,0%	6,0%	5,0%	4,0%	3,0%	2,0%	1,0%
90%	34	41	52	67	91	128	193	317	590	1.220
95%	48	59	74	95	127	178	264	423	744	1.366
97%	58	71	89	115	153	213	313	493	837	1.440
99%	81	99	124	159	210	288	414	630	1.001	1.548

Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

**Tabla 3 – Muestra**

<b>N.-</b>	<b>ACTORES</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>PORCENTAJES</b>
1	Dirigentes Barriales	7	3.87%
2	Habitantes de La Propicia	42	24.03%
3	Habitantes de Las Palmeras	54	30.23%
4	Habitantes de la Cordillera del Cóndor	54	30.23%
5	Habitantes de Ficus	21	11.61%
	<b>TOTAL</b>	<b>178</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Autor.

**Elaborado por:** Autor.

## **2.5 Operacionalización de las variables**

La operacionalización de las variables está evidenciada en el anexo 1, donde se analizan las variables del presente estudio

## **2.6 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos**

Para la recolección de información de la presente investigación se utilizó la técnica de la encuesta y entrevista, dado a que es importante determinar los indicadores de necesidad con relación a los directivos de los barrios donde se desarrollarán las rutas y a la población para saber sus opiniones:

a) **Entrevistas:** Siendo la entrevista un conjunto de preguntas normalizadas dirigida a una muestra de la población, con el fin de conocer estados de opinión o hechos específicos; este instrumento de investigación tiene como objetivo obtener información de los procesos de transporte con los ciudadanos del sector y la manera de lo factible que sería crear una microempresa de transportes de Tricimotos. Esta entrevista fue aplicada a todos los presidentes de cada barrio involucrado como son: La Propicia, Las Palmeras, Cordillera del Cóndor y Ficus.

b) **Encuestas:** Se utilizará para registrar los datos obtenidos de los encuestados en donde se podrá investigar la opinión de la población y su grado de inconformidad por el transporte público y la aceptación de la creación de la microempresa.

## **2.7 Validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación**

La **encuesta** ayuda a obtener de manera ágil y concisa la información observada y resumirlos en información numérica y matemática para luego ser evaluada.

Según señala Kerlinger, en el libro “Investigación del comportamiento” señala que, “La investigación por encuesta es considerada como una rama de la investigación social científica orientada a la valoración de poblaciones enteras mediante el análisis de muestras representativas de la misma” (Kerlinger, 2016).

Como establece la definición adjunta la encuesta se la utiliza para estudiar poblaciones mediante el análisis de muestras representativas de una población con la finalidad de explicar ámbitos de estudio y llevarlos a un modelo matemático (Kerlinger, 2016).

La instrumentación consiste en el diseño de un cuestionario o de un modelo de encuesta elaborado para medir opiniones sobre eventos o hechos específicos, en el cuestionario las preguntas son gestionadas por escrito a muestras de poblaciones, en la encuesta las respuestas a las cuestiones pueden llevarse en una interacción cara a cara (Kerlinger, 2016).

## 2.8 Análisis de resultados.

**1.- ¿Considera necesario la creación del servicio de transporte de tricimotos en el sector?**

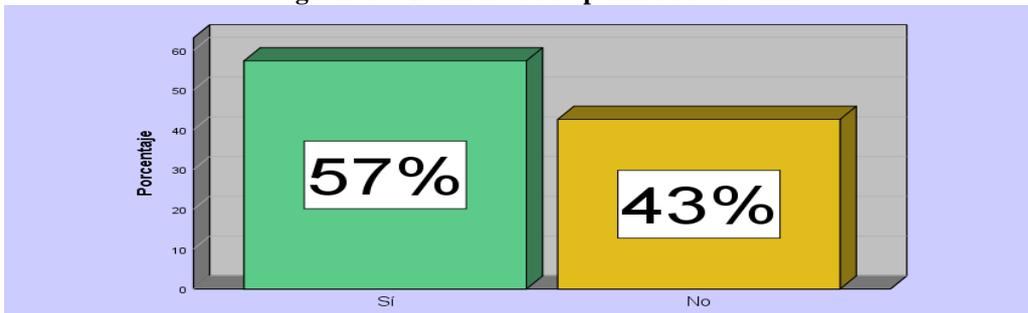
**Tabla 4 - Creación de empresa de tricimotos[EABA3]**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Sí	102	57,4
	No	76	42,6
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios

Elaborado por: Autor.

**Figura 13 - Creación de empresa de tricimotos**



**Fuente:** Encuestas a Usuarios  
**Elaborado por:** Autor.

La encuesta aplicada a residentes de los sectores: Propicia, las Palmeras, la Cordillera del Cóndor y los Ficus, dio como resultado que, de 178 usuarios, un porcentaje equivalente al 57% sostuvo que sí es necesario la creación de una microempresa de tricimotos para facilitar el acceso a las zonas antes mencionadas, esto debido a que los buses de transporte público no frecuentan durante estos sitios, de acuerdo los resultados obtenidos, se evidencia que hay una considerable aceptación del servicio de tricimotos por parte de los usuarios de los sectores considerados en el estudio.

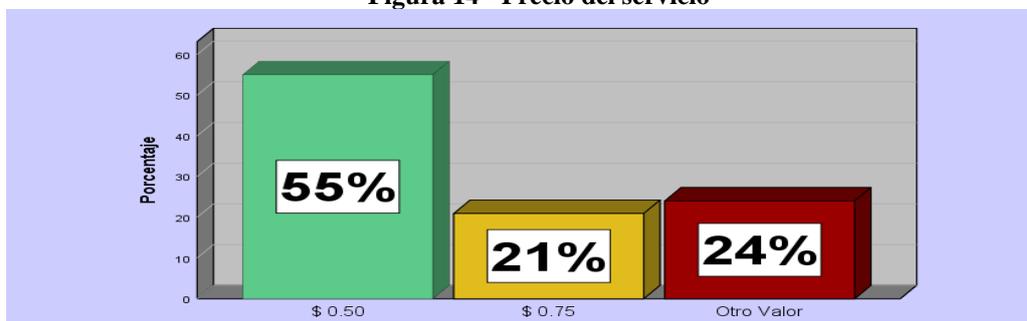
## 2.- ¿Qué precio pagaría usted por el servicio de transporte de Tricimoto?

**Tabla 5 - Precio del servicio**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	\$ 0.50	98	55,0
	\$ 0.75	37	20,9
	Otro Valor	43	24,0
	Total	178	100,0

**Fuente:** Encuestas a Usuarios.  
**Elaborado por:** Autor.

**Figura 14 - Precio del servicio**



**Fuente:** Encuestas a Usuarios  
**Elaborado por:** Autor.

Para realizar la fijación de precios es importante conocer el criterio de los usuarios, de esta manera, se encuestó a residentes de las zonas Propicia, Palmeras, Cordillera del Cóndor y Ficus, y se propuso “precios estimados”, de \$0,50 y \$0,75. Los resultados muestran que, la mayoría de las personas, es decir, el 55%, consideran que el precio del servicio debe ser de \$0,50 centavos de dólar, de esta manera se puede realizar una estimación de precios para el servicio de tricimotos para la creación de la microempresa.

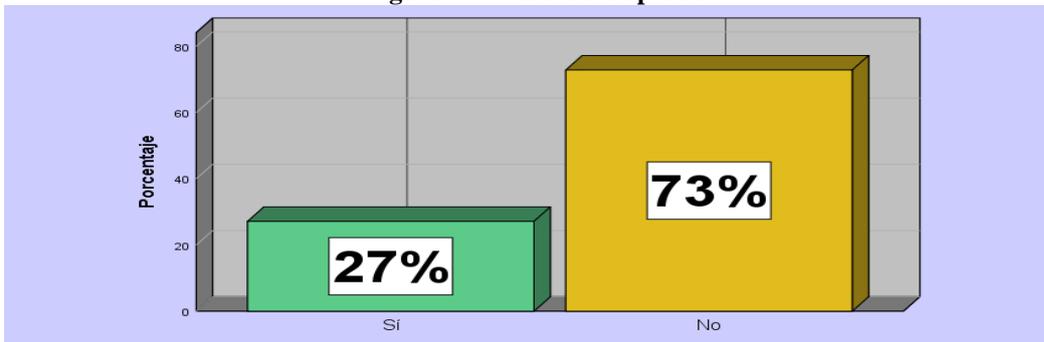
**3.- ¿Está de acuerdo con el precio de \$0,75 centavos de dólar por el servicio de transporte de tricimotos?**

**Tabla 6 - Acuerdo de precio**

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Válido	Sí	48	27,1
	No	130	72,9
	Total	178	100,0

**Fuente:** Encuestas a Usuarios  
**Elaborado por:** Autor.

**Figura 15 - Acuerdo de precio**



**Fuente:** Encuestas a Usuarios  
**Elaborado por:** Autor.

Dentro del análisis de mercado, se pudo estimar que el precio del servicio es de \$0.75, posteriormente se consultó a los usuarios de los sectores considerados en la investigación, y se obtuvo que del total de encuestados (178 personas), el 73%, dijo que no está de acuerdo con el precio fijado, adicionalmente, acotaron que ellos estarían en condiciones de pagar por el servicio de tricimotos, entre \$0,25 y 0\$0,50 centavos de dólar, considerando que adicional al gasto por el servicio, corren con el gasto del servicio de transporte público para llegar a sus destinos.

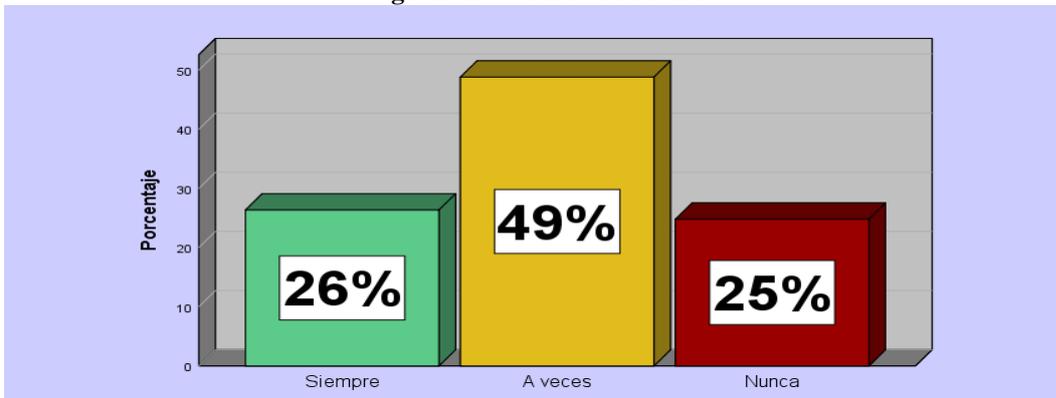
#### 4.- ¿Qué tan seguido utilizaría el servicio de tricimotos?

**Tabla 7 - Frecuencia de uso**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Siempre	47	26,4
	A veces	87	48,8
	Nunca	44	24,8
	Total	178	100,0

**Fuente:** Encuestas a Usuarios  
**Elaborado por:** Autor.

**Figura 16 - Frecuencia de uso**



**Fuente:** Encuestas a Usuarios  
**Elaborado por:** Autor.

Para realizar la estimación de la demanda del servicio de transporte de tricimotos, se consultó acerca de la frecuencia de uso a los habitantes de los sectores estudiados, los resultados muestran que un 49% de las personas consultadas indicaron que a veces usa el servicio utilizaría el servicio de tricimotos, de acuerdo a este resultado se puede conocer la demanda del servicio, específicamente de las zonas en donde se desarrolló la investigación, el mismo que permite tomar decisiones idóneas en el plan de negocios.

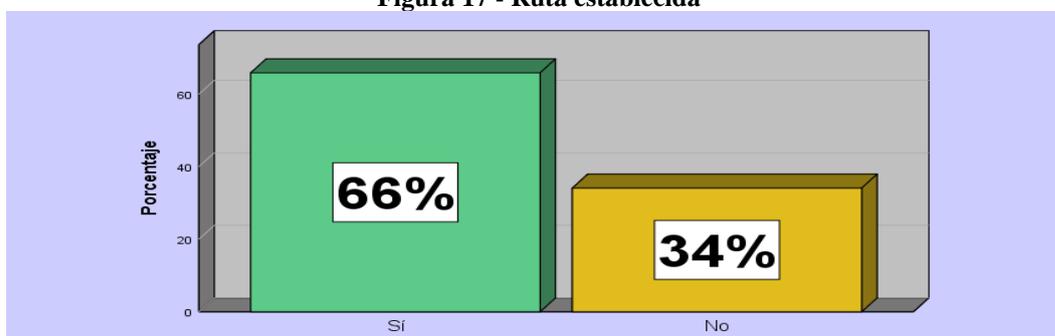
**5.- ¿Está de acuerdo con la ruta a ser establecida para el servicio de transporte de tricimotos (Inicia en la gasolinera PRIMAX, pasa por los Barrios La Propicia, La Cordillera del Cóndor, Las Palmeras y finaliza en el barrio Los Ficus)?**

**Tabla 8 - Ruta establecida**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Sí	117	65,9
	No	61	34,1
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

**Figura 17 - Ruta establecida**



Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

Referente a la ruta establecida en la investigación, que inicia en la gasolinera PRIMAX, pasa por los Barrios La Propicia, La Cordillera del Cóndor, Las Palmeras y finaliza en el barrio Los Ficus, lo usuarios encuestados respondieron a esta interrogante de la siguiente manera: el 66% dijo estar de acuerdo con la ruta señalada, puesto que realiza un recorrido por las zonas en donde no hay mayor frecuencia de los buses de transporte público, es importante considerar que la ruta establecida guarda relación con el precio.

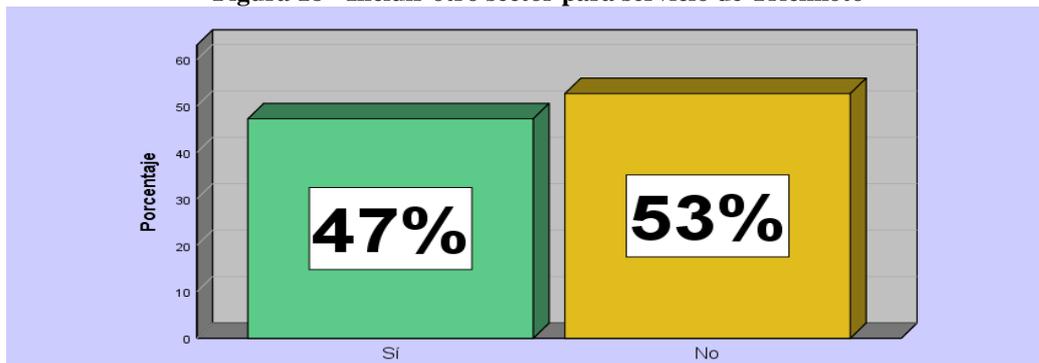
**6.- De acuerdo a la pregunta número 5. ¿Cree usted que se deba incluir otro sector para el servicio de transporte de tricimotos?**

**Tabla 9 - Incluir otro sector para servicio de Tricimoto**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Sí	84	47,3
	No	94	52,7
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

**Figura 18 - Incluir otro sector para servicio de Tricimoto**



Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

Considerando que hay otros sectores que pueden incluirse para la ruta del servicio de transporte de tricimotos, se consultó también acerca de otras rutas, de tal manera que, el 53% de los usuarios encuestados manifestaron que no es necesario incluir otra ruta, por su parte, aquellos que no estuvieron de acuerdo, mencionaron a lugares como: UPSE, sector del Autódromo Asad Bucaram y el barrio Virgen del Cisne, con los resultados se puede hacer un análisis para incluir otros sectores que se encuentren cerca de la zona de recorrido.

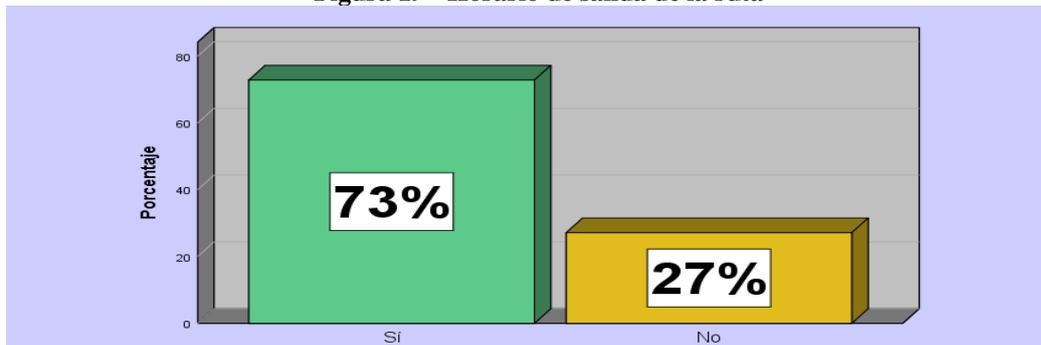
**7.- ¿Está de acuerdo con el horario de salida cada 5 minutos de la ruta establecida?**

**Tabla 10 - Horario de salida de la ruta**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Sí	129	72,9
	No	49	27,1
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

**Figura 19 - Horario de salida de la ruta**



Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

Sobre el horario de salida de las tricimotos hacia la ruta señalada, el 73% de los usuarios que fueron encuestados, dijeron que están de acuerdo que las tricimotos salgan cada cinco minutos, de tal manera que haya salidas frecuentes de este medio de transporte, este resultado es importante para saber la cantidad de vehículos que se deben adquirir para brindar el servicio a los usuarios, conforme a la demanda del servicio.

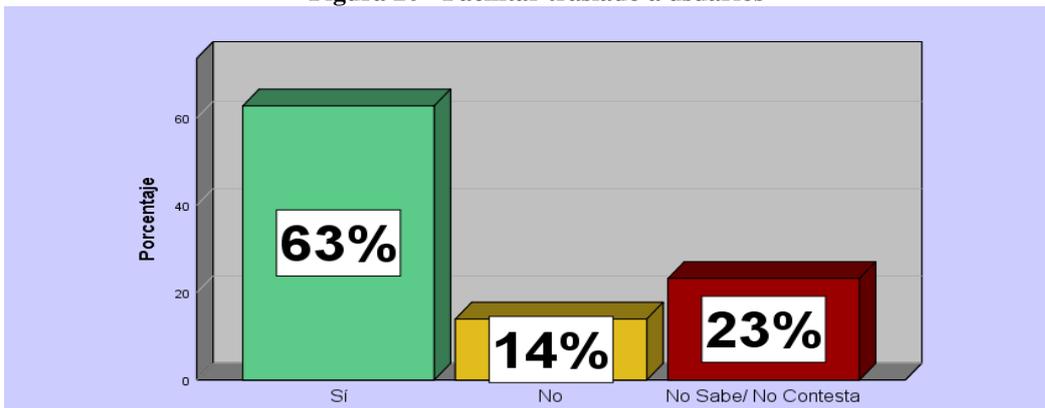
**8.- ¿Se le facilitaría el traslado al utilizar el servicio de transporte de tricimotos?**

**Tabla 11 - Facilitar traslado a usuarios**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Sí	112	62,8
	No	25	14,0
	No Sabe/ No Contesta	41	23,3
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

**Figura 20 - Facilitar traslado a usuarios**



Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

En cuanto al traslado de los usuarios, haciendo uso del servicio de tricimotos, del total de personas encuestadas, el 63% respondió afirmativamente, es decir, que estaría conforme con el servicio de transporte de tricimotos, de tal manera que, durante la aplicación del instrumento de la encuesta para la creación de la microempresa de transporte de tricimotos, existe un gran porcentaje de usuarios en

los sectores analizados, que estarían conformes con este servicio, evidenciando que la demanda del servicio tendrá una buena aceptación en el mercado.

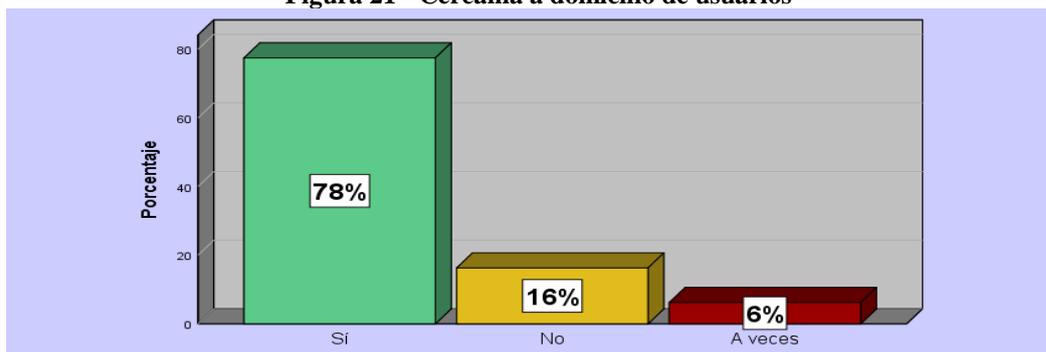
**9.- ¿Tomando en cuenta que las tricimotos son versátiles y adaptables a todo tipo de terreno, le gustaría que la Tricimoto le deje lo más cerca posible a su domicilio?**

**Tabla 12 - Cercanía a domicilio de usuarios**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Sí	138	77,5
	No	29	16,3
	A veces	11	6,2
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

**Figura 21 - Cercanía a domicilio de usuarios**



Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

Para brindar un mejor servicio, se consultó sobre la cercanía que las tricimotos pueden dejar a los usuarios, es así que, del total de personas encuestadas, el 78% manifestó que les gustaría que los vehículos dejen a los usuarios lo más cerca

posible de su domicilio, con este indicador es posible medir el nivel de satisfacción de los clientes para la creación de la microempresa.

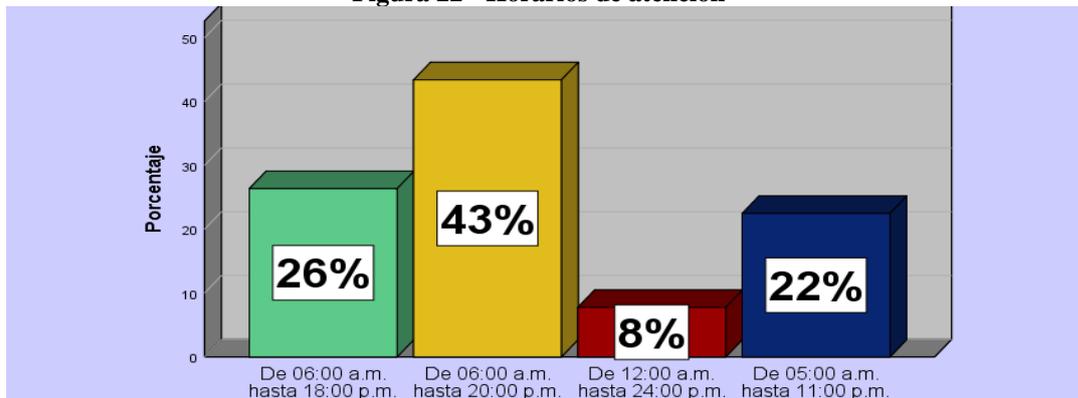
**10.- Cuál de los siguientes horarios de atención considera usted como el más idóneo para los usuarios:**

**Tabla 13 - Horarios de atención**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	De 06:00 a.m. hasta 18:00 p.m.	47	26,4
	De 06:00 a.m. hasta 20:00 p.m.	77	43,4
	De 12:00 a.m. hasta 24:00 p.m.	14	7,8
	De 05:00 a.m. hasta 11:00 p.m.	40	22,5
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

**Figura 22 - Horarios de atención**



Fuente: Encuestas a Usuarios  
Elaborado por: Autor.

En el tema del horario de atención, se consultó a los usuarios que habitan en los sectores, de tal manera que se pueda conocer los horarios de atención al cliente, es así que, un 43% dijo que les gustaría que el horario de las tricimotos sea de 06:00 a.m. hasta las 20:00 p.m., esta pregunta muestra una variación en cuanto a la opinión de los usuarios, sin embargo, se puede tomar decisiones referentes al horario de atención que sería de seis de la mañana hasta las ocho de la noche.

### 11.- Utilizar el servicio de transporte de tricimotos le parece seguro?

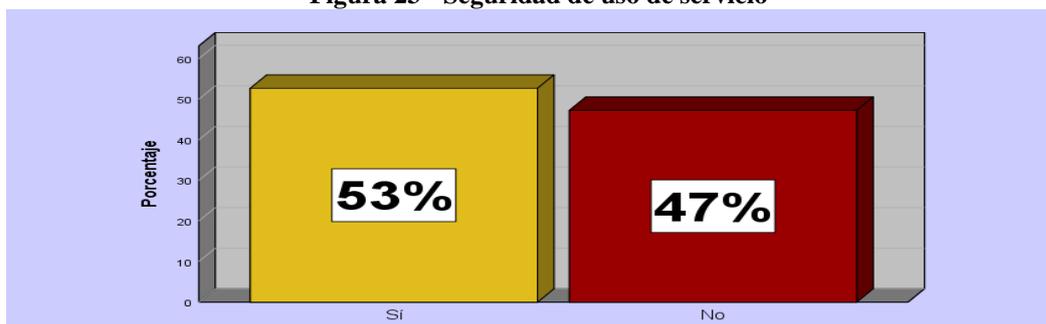
**Tabla 14 - Seguridad de uso de servicio**

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Sí	94	52,7
	No	84	47,3
	Total	178	100,0

Fuente: Encuestas a Usuarios

Elaborado por: Autor.

**Figura 23 - Seguridad de uso de servicio**



Fuente: Encuestas a Usuarios

Elaborado por: Autor.

También se consultó acerca de la seguridad que sienten los usuarios con el uso del servicio de tricimotos, de esta manera se obtuvo que el 53% de las personas dijo

que sí consideran seguro este tipo de servicio de transporte, sin embargo, se deben tomar las medidas necesarias para este servicio brinde comodidad, confort y sobre todo seguridad al usuario y de esta manera que la microempresa obtenga los réditos esperados.

## CAPÍTULO III: PLAN DE NEGOCIOS

### Resumen ejecutivo

#### 3.1 Análisis de mercado

De acuerdo con el enfoque de mercado al que está dirigido; se especifica las siguientes fases de la investigación de mercados:

**Tabla 15 - Fases Estudio de Mercado**

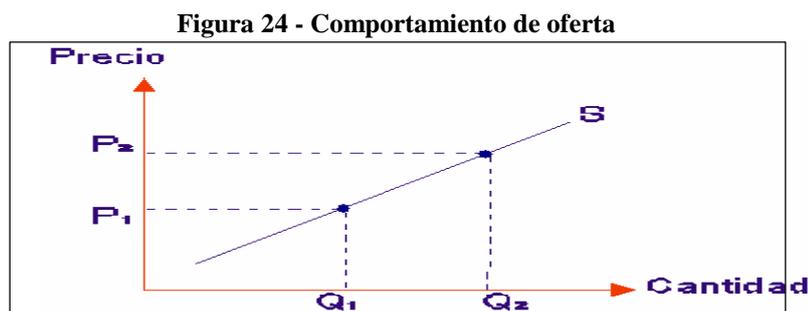
PASOS	FASES
1. Establecer la necesidad de Información	a) Definición y delimitación del problema y los objetivos de la
2. Especificar los objetivos de investigación y	
3. Determinar las fuentes de datos.	b) Desarrollo del plan de investigación para recopilar información
4. Desarrollar las formas para recopilar los datos	
5. Diseñar la muestra.	
6. Recopilar los datos.	c) Implantación del plan de investigación e interpretación
7. Procesar los datos.	
8. Analizar los datos.	
9. Presentar los resultados de la investigación.	d) Informe de los resultados

**Fuente:** Encuestas a Usuarios

**Elaborado por:** Autor.

## La Oferta

La Oferta es la cantidad de bienes o servicios que un número específico de oferentes están dispuestos a poner a disposición del mercado a un precio determinado. El propósito del análisis de la oferta en el siguiente proyecto es para determinar las cantidades y las condiciones en que la economía del entorno donde se desarrolla la empresa puede poner a disposición del mercado de un bien o servicio; en este caso de servicio. La siguiente gráfica determina el comportamiento de la oferta en cuanto al servicio que ofrecerá la microempresa de Tricimotos:



Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor

## Factores que condicionan la oferta

Entre los factores que inciden en el comportamiento de la oferta tenemos:

- Precio del bien.
- Costo de producción de los bienes.
- Riesgo empresarial.
- Tecnología.
- Disposiciones del gobierno.

## La Demanda

La demanda está en función de una serie de factores, como lo son la necesidad real que se tiene del bien o servicio, su precio, el nivel de ingreso de la población y otros.

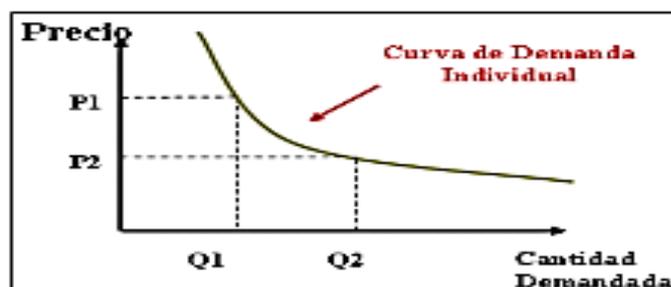
### Factores que condicionan la demanda.

Entre los factores que inciden en el comportamiento de la oferta tenemos:

- Precio del bien.
- Renta.
- Precio de los bienes relacionados.
- Gustos.
- Expectativas sobre el futuro.

La siguiente gráfica determina el comportamiento de la demanda en cuanto al servicio que ofrecerá la microempresa de Tricimotos:

Figura 25 - Comportamiento de demanda



Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

La curva de la demanda tiene pendiente negativa, ya que si sube el precio ésta baja, esto genera un movimiento a lo largo de la curva. El análisis de la demanda nos permitirá medir y determinar en qué grado afecta las fuerzas mencionadas para un producto en análisis.

### 3.1.1. Situación del entorno económico

De acuerdo con el entorno económico en donde se desarrolla el análisis situacional se puede identificar las siguientes características:

**Unidad Territorial de Estudio:** Zona 4 del Cantón La Libertad.

**Barrios:** La Propicia, Las Palmeras, Cordillera del Cóndor y Ficus.

**Sector:** Rural-Marginal.

### 3.1.2. Clientes y tamaño de mercado

En la implementación de la Microempresa de Tricimotos se identifican como clientes potenciales los habitantes de cada barrio y el tamaño del mercado serán el número de barrios que involucran la ruta que se realizará en el servicio de transporte:

**Tabla 16 - Clientes y tamaño del mercado**

BARRIOS	NÚMERO DE HABITANTES
La Propicia	797
Las Palmeras	389
Cordillera del Cóndor	476
Ficus	227
<b>TOTAL</b>	<b>1889</b>

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor.

### 3.1.3 Competencia

La creación de la Microempresa de Tricimotos que se implementará en el cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena no tendrá competencia ya de acuerdo con un análisis situacional en relación con este tipo de servicio de transporte no existe ninguna asociación o cooperativa que brinde este beneficio.

### 3.1.4. Estrategia de Precios

En relación con el precio actual que se demanda, y considerando la inflación actual según datos del INEC (2017) es del 0,22%.

**Tabla 17 - Precio del transporte en Tricimoto**  
PRECIO DEL TRANSPORTE EN TRICIMOTO  
MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS  
"SENDERO AZUL"

AÑO	PRECIO INICIAL	% INFLACIÓN	PRECIO FINAL
2018	\$ 0,50		\$ 0,50
2019		2,40%	\$ 0,50
2020		2,40%	\$ 0,50
2021		2,40%	\$ 0,50
2022		2,40%	\$ 0,50
2023		2,40%	\$ 0,50

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor.

### 3.1.5. Estrategia de Promoción

Considerando que es un mercado virgen para la implementación de la Microempresa de tricimotos, se establece el siguiente diseño que será ofertado a la población concerniente al enfoque de servicio.

En relación al logotipo será:

Figura 26 - Logotipo



Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

La publicidad para dar a conocer la Microempresa de Servicio de Tricimotos será:

Figura 27 - Publicidad

The advertisement is a vertical rectangular poster with a dark blue border. At the top, it says 'AHORA EN LA PENINSULA' in white. Below this is a circular logo identical to the one in Figure 26. Under the logo, the text 'Creando oportunidades y servicio' is written in orange. A dark blue box contains white text describing the service: 'Brinda a la comunidad del Cantón La Libertad su nuevo servicio de transporte de tricimotos estableciendo la ruta de el sector industrial, Brisas de La Libertad, La Propicia, Palmeras, Cordillera y Ficus con nuevas unidades.' At the bottom, there are two icons: a location pin and a WhatsApp icon, followed by the address 'Calle 46 y Av. 12 Sector Industrial La Libertad- Ecuador' and the phone numbers '042934666 - 0998528266'.

Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

En relación con el Uniforme que se proyecta a utilizar será:

**Figura 28 - Gorra con publicidad**



Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

**Figura 29 - Uniforme con publicidad**



Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

### **3.1.6 Política de servicio**

De acuerdo al establecimiento de la Microempresa de Tricimotos se implementarán las siguientes políticas que serán enfocadas a dar un servicio de excelencia y eficacia.

- Brindar un servicio seguro, con normativas de velocidad requeridas.
- Preparar al personal operativo para que vista el uniforme de forma correcta y que mantenga una excelente amabilidad al brindar el servicio.
- Recibir el pago del servicio de forma completa y a su vez cobrar lo establecido por la Microempresa.
- Respetar las líneas de rutas y los respectivos paraderos de acuerdo a las señaléticas que están implementados por la CTE.
- Disponer de GPS y de Botiquín de Primeros Auxilios.

## **3.2 Análisis técnico**

### **3.2.1 Proceso del servicio**

Cada uno de los procesos del servicio se regirán bajo las políticas ya establecidas y que deben ser consideradas, dado a que se establecerá un Monitoreo constante de cumplimiento. Entre los procesos a seguir son:

- Las rutas serán de los barrios La Propicia, Las Palmeras, Cordillera del Cóndor y Ficus.
- Cobrar los valores establecidos por la CTE y el Directorio de la Microempresa de Servicio de Tricimotos.
- Cada Tricimoto debe estar con asientos cómodos, hasta cuatro pasajeros por unidad.
- No puede estacionar en lugares donde no hay señales de parada.

### 3.2.2. Localización del negocio

La Microempresa estará ubicada en el Barrio Brisas de La Libertad, diagonal a la Gasolinera de CLP, en el Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena.

### 3.2.3 Equipos y maquinarias

En el mercado se puede encontrar mucha variedad, actualmente los modelos se adaptan a toda necesidad, entre las que podemos destacar:

#### **MODELO 1.- Motor de esta Mototaxi (125 cc)**

Tipo de Motor:	4 Tiempos, enfriado por aire
<b>Cilindrada:</b>	<b>125cc</b>
Desplazamiento:	120 km/h
Fuerza Motor:	7.8 / 8500 kw / Rpm
Máxima Rotación:	8.9 / 7500 Nm /
Rpm Encendido:	Eléctrico y pedal
Combustible:	Gasolina
Capacidad:	180 km / galón

#### **Dimensiones de esta Mototaxi**

Largo:	2900
Ancho:	1300
Altura:	1750 mm
Peso Bruto:	470 kg
Peso Neto:	230 kg

#### **Características de esta Mototaxi**

Carga Útil:	240 kg
Tipo de carrocería:	Trimovil de pasajeros
Formula Rodante:	3x1
Transmisión:	Cardan y Catalina Freno
Posterior:	Tambor - Zapata Freno Delantero:
Tambor - Zapata Suspensión Posterior:	
Amortiguador. Suspensión Delantera:	
Barra Telescópica. Colores:	

## MODELO 2.- Motor de esta Mototaxi (150 cc)

Tipo de Motor: 4 Tiempos, enfriado por aire  
**Cilindrada:** 150 cc  
Desplazamiento: 120 km/h  
Fuerza Motor: 9.0 / 8500 kw / Rpm  
Máxima Rotación: 10.0 / 7500 Nm / Rpm Encendido:  
Eléctrico, pedal y control remoto Combustible: Gasolina  
Capacidad: 140 km / galón  
**Dimensiones de esta Mototaxi**  
Largo: 3000 mm Ancho:  
1300 mm Altura: 1800 mm  
Peso Bruto: 500 kg Peso Neto:  
250 kg  
**Características de esta Mototaxi**  
Carga Útil: 270 kg  
Tipo de carrocería: Trimovil de Pasajeros  
Formula Rodante: 3x1  
Transmisión: Cadena y Catalina Freno  
Posterior: Tambor - Zapata Freno Delantero:  
Hidráulico - Disco Suspensión Posterior:  
Amortiguador. Suspensión Delantero: Barra  
Telescópica Colores:

### Equipamiento de esta Mototaxi

Sistema de alarma Cinturón  
de Seguridad Luz de Salón  
Auto radio  
Parlantes  
Antena

## MODELO 3.- Motor de esta Mototaxi (200 cc)

Tipo de Motor: 4 Tiempos, enfriado por aire  
**Cilindrada:** 200 cc  
Desplazamiento: 100 km/h  
Fuerza Motor: 11.0 / 8000 kw / RPM Máxima Rotación: 13.0  
/ 6500 Nm / RPM Encendido: Eléctrico, pedal y control remoto  
Combustible: Gasolina  
Capacidad: 100 km / galón.  
**Dimensiones de esta Mototaxi**  
Largo: 2900

Ancho: 1300 mm Altura:  
1800 mm Peso Bruto: 570 kg  
Peso Neto: 320 kg

**Características de esta Mototaxi**

Carga Útil: 500 kg  
Tipo de Carrocería: Trimovil de Pasajero  
Formula Rodante: 2x1  
Transmisión: Cardan y Corona Freno  
Posterior: Tambor - Zapata Freno Delantero:  
Hidráulico – Disco Colores:

**Equipamiento de esta Mototaxi**

Sistema de Alarma  
Cinturón de Seguridad Luz  
de Salón  
Auto radio  
Parlantes  
Antena

### **3.2.4 Mecanismos de control**

Los mecanismos de control lo realizarán el Jefe de Operaciones, quien velará por que se cumpla con todas las políticas ya establecidas.

### **3.3 Análisis administrativo**

La empresa se caracteriza por tener una estructura organizativa sencilla, debido a que su capacidad tanto en la demanda y en la oferta no es grande; pero es primordial que sus bases administrativas determinen un buen manejo en la parte de los procesos como:

- Planificación.
- Organización.

- Dirección, y Control.

La empresa que se propone crear tiene como finalidad el de establecer un servicio de Tricimotos para la población del barrio Cordillera del Cóndor, en el cantón La Libertad; específicamente en una zona rural.

### **3.3.1 Estructura organizacional**

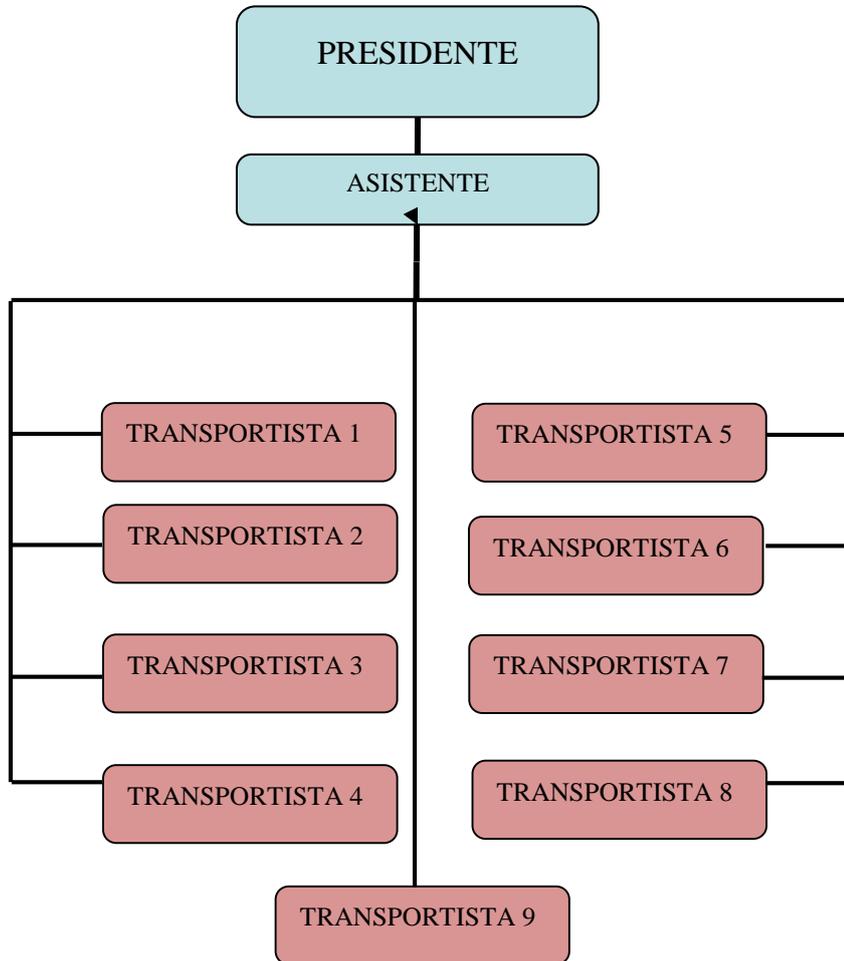
La estructura orgánica se establece como líneas de organización que permiten identificar de manera técnica las funciones y operaciones de cada una de las áreas para el desarrollo de la microempresa. Por ser una Microempresa, es simple el organigrama, y de manera vertical, identificando que quien tendrá la responsabilidad será el gerente en calidad de representante legal. Se establece por tres niveles como son:

1.- Nivel Directivo.

2.- Nivel de Gestión del Talento Humano.

3.- Nivel Operativo.

**Figura 30 - Organigrama de la Microempresa de Tricimotos.**



Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

### **PRESIDENTE.**

- ✓ Representante legal y extrajudicial de la empresa.
- ✓ Controlar y asignar unidades para las diferentes circuitos y paradas que mantenga la empresa.
- ✓ Aplicar y supervisar el cumplimiento de leyes, reglamentos y normas de control interno.

- ✓ Abrir cuentas bancarias, realizar préstamos para la microempresa.
- ✓ Fijar remuneraciones, realizar estrategias de ventas, metas y objetivos.
- ✓ Asesoramiento a clientes con las características y ventajas del servicio.

### **ASISTENTE.**

- ✓ Es quien efectúa una diversidad de funciones por lo general se encarga de los procesos administrativos, nomina, financieros, etc.,
- ✓ Determina los descuentos de beneficios que brindan las empresas a los trabajadores.
- ✓ Manejara las operaciones diarias de la empresa. Su único propósito es encontrar modos para hacer a la empresa más productiva proveyendo métodos efectivos para dicha operación que tendrá la empresa.
- ✓ Convencer al cliente para que utilice el servicio.
- ✓ Elaboración de promociones, recorridos, circuitos y otros

### **TRANSPORTISTA**

- ✓ Encargado de transportar personas a sus diferentes puntos o trayectos de la ruta aprobada y establecidas por los entes de control.

✓ Brindar un servicio de calidad y calidez a los clientes con buenas relaciones humanas y cordialidad.

### **3.3.3 Administración legal.**

Con la finalidad de que la operatividad y funcionamiento de la Microempresa de Tricimotos; se precisa su conformación de manera legal; como un ente jurídico cuya finalidad es brindar un servicio de transporte informal y popular.

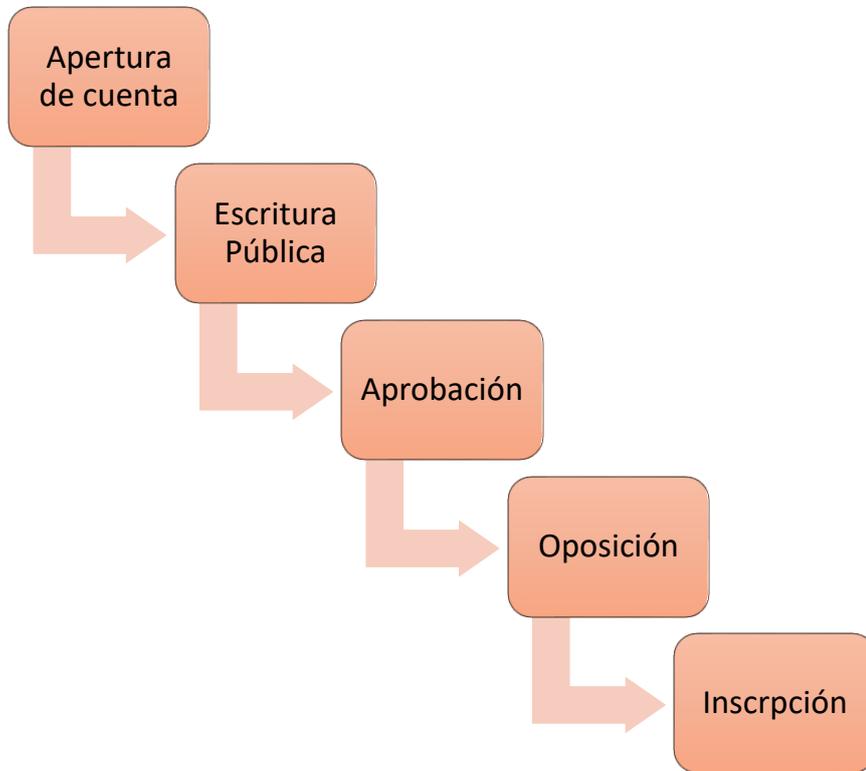
La Microempresa se afiliará a la Cámara de Comercio de Santa Elena para beneficiarse de todas las leyes y reglamentos creados a favor del servicio de transporte y su correcto funcionamiento.

Esa importante determinar los lineamientos en cuanto a la constitución jurídica, dado a que la empresa como ente organizacional debe registrarse bajo las leyes ecuatorianas para el desarrollo y cumplimientos de los objetivos propuestos.

Para ellos es necesario:

**Domicilio:** Nacionalidad Ecuatoriana y su domicilio principal en el cantón La Libertad y **Objeto:** Servicio de transporte informal mediante las Tricimotos.

**Figura 31 - Pasos para la Constitución de la Empresa**



**Fuente:** Autor.  
**Elaborado por:** Autor.

### 3.4. Análisis económico

#### 3.4.1. Plan de Inversiones



**Figura 32 - Plan de inversiones**

**PLAN DE INVERSIONES  
MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS  
"SENDERO AZUL"**

CONCEPTO	CANTIDAD	V. UNITARIO	PARCIAL	TOTAL
<b>Propiedades y Equipo</b>				
<b>Equipos de Computación</b>				\$ 840,00
Computador HP 350 LA	1	\$ 600,00	\$ 600,00	
Impresora epon	1	\$ 240,00	\$ 240,00	
<b>Vehículos</b>				\$ 63.000,00
Motos	12	\$ 5.250,00	\$ 63.000,00	
<b>Equipo de Oficina</b>				\$ 195,00
Teléfono PANASONIC	1	\$ 45,00	\$ 45,00	
Celular SAMSUNG S5	1	\$ 150,00	\$ 150,00	
<b>Muebles y Enseres</b>				\$ 651,00
Escritorio	2	\$ 110,00	\$ 220,00	
Sillón	2	\$ 25,00	\$ 50,00	
Archivador	1	\$ 100,00	\$ 100,00	
Sillas para visita	2	\$ 115,00	\$ 230,00	
Papelera	2	\$ 5,00	\$ 10,00	
Pizarra	1	\$ 35,00	\$ 35,00	
Basurero	2	\$ 3,00	\$ 6,00	
<b>TOTAL</b>				<b>\$64.686,00</b>

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor.

### 3.4.3 Presupuestos de ingresos

**Tabla 18 - Presupuesto de Ingresos**

**PROYECCIÓN DE INGRESOS  
MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS  
"SENDERO AZUL"**

DESCRIPCION	AÑO BASE	2019	2020	2021	2022	2023
Cantidad (mes*motos)	12	13	14	15	16	17
Cliente por moto	70	76	82	88	94	100
TOTAL Clientes al día	840	988	1.148	1.320	1.504	1.700
Tarifa por cliente	\$0,50	\$ 0,50	\$0,50	\$0,50	\$0,50	\$ 0,50
Ingreso por día	\$420,00	\$ 494,00	\$574,00	\$660,00	\$752,00	\$ 850,00
Días/mes	30	30	30	30	30	30
TOTAL AL MES	\$12.600,00	\$ 14.820,00	\$17.220,00	\$19.800,00	\$22.560,00	\$25.500,00
Meses del año	12	12	12	12	12	12
<b>TOTAL INGRESOS</b>	\$151.200,00	\$177.840,00	\$206.640,00	\$237.600,00	\$270.720,00	\$306.000,00

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor.

### 3.4.5 Presupuesto de gastos administrativos

**Tabla 19 - Presupuesto de gastos administrativos**

RESUMEN GASTOS ADMINISTRATIVOS						
GASTOS ADM	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
<b>TOTAL GASTOS PERSONAL ADMINISTRATIVO</b>	\$ 14.169,30	\$ 15.212,42	\$15.611,57	\$16.010,73	\$16.409,88	\$77.413,89

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor.

### 3.4.6 Presupuesto de gastos operacionales

Tabla 20 - Presupuesto de gastos operacionales

**GASTOS OPERACIONALES  
MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS  
"SENDERO AZUL"**

RESUMEN GASTOS OPERACIONALES						
GASTOS OPER	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
OPERARIO	\$6.566,26	\$7.719,18	\$9.582,66	\$9.857,23	\$10.131,80	\$ 43.857,14
<b>TOTAL, GASTOS OPER</b>	<b>\$85.361,40</b>	<b>\$108.068,58</b>	<b>\$143.739,94</b>	<b>\$157.715,69</b>	<b>\$172.240,59</b>	<b>\$ 667.126,19</b>

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor.

### 3.4.7 Depreciaciones y amortizaciones

Tabla 21 - Depreciaciones y amortizaciones  
**AMORTIZACIONES DEL PRÉSTAMO  
MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS  
"SENDERO AZUL"**

<b>Préstamo</b>	\$83.500,00	
<b>Interés</b>	16,29%	anual
	1,36%	mensual
<b>Plazo</b>	5	años
	60,00	mes

$$C = \frac{P * i}{1 - (1 + i)^{-n}}$$

Mensual	Amort. Capital	Interés	Cuotas fijas	Saldo de Capit.	Acumul.
				83.500,00	
1	909,93	1.133,51	<b>2.043,45</b>	82.590,07	2.043,45
2	922,29	1.121,16	<b>2.043,45</b>	81.667,78	4.086,89
3	934,81	1.108,64	<b>2.043,45</b>	80.732,97	6.130,34
4	947,50	1.095,95	<b>2.043,45</b>	79.785,48	8.173,79
5	960,36	1.083,09	<b>2.043,45</b>	78.825,12	10.217,23
6	973,40	1.070,05	<b>2.043,45</b>	77.851,72	12.260,68
7	986,61	1.056,84	<b>2.043,45</b>	76.865,11	14.304,12
8	1.000,00	1.043,44	<b>2.043,45</b>	75.865,11	16.347,57
9	1.013,58	1.029,87	<b>2.043,45</b>	74.851,53	18.391,02
10	1.027,34	1.016,11	<b>2.043,45</b>	73.824,20	20.434,46
11	1.041,28	1.002,16	<b>2.043,45</b>	72.782,91	22.477,91

12	1.055,42	988,03	<b>2.043,45</b>	71.727,50	24.521,36
13	1.069,75	973,70	<b>2.043,45</b>	70.657,75	26.564,80
14	1.084,27	959,18	<b>2.043,45</b>	69.573,48	28.608,25
15	1.098,99	944,46	<b>2.043,45</b>	68.474,50	30.651,70
16	1.113,91	929,54	<b>2.043,45</b>	67.360,59	32.695,14
17	1.129,03	914,42	<b>2.043,45</b>	66.231,56	34.738,59
18	1.144,35	899,09	<b>2.043,45</b>	65.087,21	36.782,04
19	1.159,89	883,56	<b>2.043,45</b>	63.927,32	38.825,48
20	1.175,63	867,81	<b>2.043,45</b>	62.751,69	40.868,93
21	1.191,59	851,85	<b>2.043,45</b>	61.560,10	42.912,37
22	1.207,77	835,68	<b>2.043,45</b>	60.352,33	44.955,82
23	1.224,16	819,28	<b>2.043,45</b>	59.128,17	46.999,27
24	1.240,78	802,66	<b>2.043,45</b>	57.887,39	49.042,71
25	1.257,63	785,82	<b>2.043,45</b>	56.629,76	51.086,16
26	1.274,70	768,75	<b>2.043,45</b>	55.355,06	53.129,61
27	1.292,00	751,44	<b>2.043,45</b>	54.063,06	55.173,05
28	1.309,54	733,91	<b>2.043,45</b>	52.753,52	57.216,50
29	1.327,32	716,13	<b>2.043,45</b>	51.426,20	59.259,95
30	1.345,34	698,11	<b>2.043,45</b>	50.080,87	61.303,39
31	1.363,60	679,85	<b>2.043,45</b>	48.717,27	63.346,84
32	1.382,11	661,34	<b>2.043,45</b>	47.335,16	65.390,29
33	1.400,87	642,57	<b>2.043,45</b>	45.934,29	67.433,73
34	1.419,89	623,56	<b>2.043,45</b>	44.514,40	69.477,18
35	1.439,16	604,28	<b>2.043,45</b>	43.075,24	71.520,62
36	1.458,70	584,75	<b>2.043,45</b>	41.616,54	73.564,07
37	1.478,50	564,94	<b>2.043,45</b>	40.138,04	75.607,52
38	1.498,57	544,87	<b>2.043,45</b>	38.639,46	77.650,96
39	1.518,92	524,53	<b>2.043,45</b>	37.120,55	79.694,41
40	1.539,53	503,91	<b>2.043,45</b>	35.581,01	81.737,86
41	1.560,43	483,01	<b>2.043,45</b>	34.020,58	83.781,30
42	1.581,62	461,83	<b>2.043,45</b>	32.438,96	85.824,75
43	1.603,09	440,36	<b>2.043,45</b>	30.835,87	87.868,20
44	1.624,85	418,60	<b>2.043,45</b>	29.211,02	89.911,64
45	1.646,91	396,54	<b>2.043,45</b>	27.564,12	91.955,09
46	1.669,26	374,18	<b>2.043,45</b>	25.894,85	93.998,53
47	1.691,92	351,52	<b>2.043,45</b>	24.202,93	96.041,98
48	1.714,89	328,55	<b>2.043,45</b>	22.488,04	98.085,43
49	1.738,17	305,28	<b>2.043,45</b>	20.749,87	100.128,87
50	1.761,77	281,68	<b>2.043,45</b>	18.988,10	102.172,32
51	1.785,68	257,76	<b>2.043,45</b>	17.202,42	104.215,77
52	1.809,92	233,52	<b>2.043,45</b>	15.392,49	106.259,21
53	1.834,49	208,95	<b>2.043,45</b>	13.558,00	108.302,66
54	1.859,40	184,05	<b>2.043,45</b>	11.698,60	110.346,11
55	1.884,64	158,81	<b>2.043,45</b>	9.813,97	112.389,55
56	1.910,22	133,22	<b>2.043,45</b>	7.903,74	114.433,00
57	1.936,15	107,29	<b>2.043,45</b>	5.967,59	116.476,45
58	1.962,44	81,01	<b>2.043,45</b>	4.005,15	118.519,89
59	1.989,08	54,37	<b>2.043,45</b>	2.016,08	120.563,34
60	2.016,08	27,37	<b>2.043,45</b>	0,00	122.606,78
<b>TOTAL</b>	<b>83.500,00</b>	<b>39.106,78</b>	<b>122.606,78</b>		

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor.

**Tabla 22 – Depreciaciones**  
**DEPRECIACIONES**  
**MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS**

**ACTIVO FIJO: EQUIPO DE COMPUTACIÓN**

PERÍODO	% DE DEPRECIACIÓN	VALOR DEL EQUIPO DE COMPUTACIÓN	VALOR DE DEPRECIACIÓN	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR EN LIBROS
0					\$840,00
1	33%	\$840,00	\$187,60	\$187,60	\$652,40
2	33%	\$840,00	\$187,60	\$375,20	\$464,80
3	33%	\$840,00	\$187,60	\$562,80	\$277,20

VALOR DE ACTIVO FIJO	\$840,00
% DE DEPRECIACIÓN	\$277,20
ACTIVO FIJO DEPRECIADO	\$562,80
VIDA UTIL	3
	\$187,60

Fuente: Autor.  
 Elaborado por: Autor.

**ACTIVO FIJO: MOTOS**

PERIODO	% DE DEPRECIACIÓN	VALOR DE LAS MOTOS	VALOR DE DEPRECIACIÓN	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR EN LIBROS
0					63.000,00
1	20%	\$ 63.000,00	\$ 10.080,00	\$ 10.080,00	\$ 52.920,00
2	20%	\$ 63.000,00	\$ 10.080,00	\$ 20.160,00	\$ 42.840,00
3	20%	\$ 63.000,00	\$ 10.080,00	\$ 30.240,00	\$ 32.760,00
4	20%	\$ 63.000,00	\$ 10.080,00	\$ 40.320,00	\$ 22.680,00
5	20%	\$ 63.000,00	\$ 10.080,00	\$ 50.400,00	\$ 12.600,00

VALOR DE ACTIVO FIJO	\$63.000,00
% DE DEPRECIACIÓN	\$12.600,00
ACTIVO FIJO DEPRECIADO	\$50.400,00
VIDA UTIL	5
	\$10.080,00

Fuente: Autor.  
 Elaborado por: Autor.

**ACTIVO FIJO: MOBILIARIOS**

PERIODO	% DE DEPRECIACIÓN	VALOR DE LAS MOBILIARIO	VALOR DE DEPRECIACIÓN	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR EN LIBROS
0					651,00
1	10%	\$651,00	\$58,59	\$58,59	\$592,41
2	10%	\$651,00	\$58,59	\$117,18	\$533,82
3	10%	\$651,00	\$58,59	\$175,77	\$475,23
4	10%	\$651,00	\$58,59	\$234,36	\$416,64
5	10%	\$651,00	\$58,59	\$292,95	\$358,05
6	10%	\$651,00	\$58,59	\$351,54	\$299,46
7	10%	\$651,00	\$58,59	\$410,13	\$240,87
8	10%	\$651,00	\$58,59	\$468,72	\$182,28
9	10%	\$651,00	\$58,59	\$527,31	\$123,69
10	10%	\$651,00	\$58,59	\$585,90	\$ 65,10

VALOR DE ACTIVO FIJO	\$651,00
% DE DEPRECIACIÓN	\$65,10
ACTIVO FIJO DEPRECIADO	\$585,90
VIDA UTIL	10
	\$58,59

**ACTIVO FIJO: EQUIPO DE OFICINA**

PERIODO	% DE DEPRECIACIÓN	VALOR DE LAS MOBILIARIO	VALOR DE DEPRECIACIÓN	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR EN LIBROS
0					195,00
1	10%	\$195,00	\$17,55	\$17,55	\$177,45
2	10%	\$195,00	\$17,55	\$35,10	\$159,90
3	10%	\$195,00	\$17,55	\$52,65	\$142,35
4	10%	\$195,00	\$17,55	\$70,20	\$124,80
5	10%	\$195,00	\$17,55	\$87,75	\$107,25
6	10%	\$195,00	\$17,55	\$105,30	\$89,70
7	10%	\$195,00	\$17,55	\$122,85	\$72,15
8	10%	\$195,00	\$17,55	\$140,40	\$54,60
9	10%	\$195,00	\$17,55	\$157,95	\$37,05
10	10%	\$195,00	\$17,55	\$175,50	\$19,50

VALOR DE ACTIVO FIJO	\$195,00
% DE DEPRECIACIÓN	\$19,50
ACTIVO FIJO DEPRECIADO	\$175,50
VIDA UTIL	10
	\$17,55

Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

**Tabla 23 - Depreciación Consolidada**

**DEPRECIACION CONSOLIDADA DE ACTIVOS FIJOS**

DESCRIPCION DEL ACTIVO FIJO	COSTO DEL ACTIVO FIJO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	TOTAL
EQUIPO DE COMPUTACIÓN	\$840,00	\$187,60	\$187,60	\$187,60			\$ 562,80
MOBILIARIOS	\$651,00	\$117,18	\$117,18	\$117,18	\$117,18	\$117,18	\$585,90
EQUIPO DE OFICINA	\$195,00	\$35,10	\$35,10	\$35,10	\$35,10	\$35,10	\$175,50
MOTOS	\$63.000,00	\$10.080,00	\$10.080,00	\$10.080,00	\$10.080,00	\$10.080,00	\$50.400,00
<b>TOTAL</b>	<b>\$63.840,00</b>	<b>\$10.419,88</b>	<b>\$10.419,88</b>	<b>\$10.419,88</b>	<b>\$10.232,28</b>	<b>\$10.232,28</b>	

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor

**3.4.8. Presupuesto de gastos de mantenimiento y servicios básicos**

**Tabla 24 - Gastos de mantenimiento**

**GASTOS DE MANTENIMIENTO**

**MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS**

**"SENDERO AZUL"**

DESCRIPCION DEL BIEN	CANTIDAD	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL
MOTO HOMOLOGADA	12	\$ 36,67	\$ 440,00
2019	13	\$ 36,67	\$ 476,67
2020	14	\$ 36,67	\$ 513,33
2021	15	\$ 36,67	\$ 550,00
2022	16	\$ 36,67	\$ 586,67
2023	17	\$ 36,67	\$ 623,33

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor

**Tabla 25 - Gastos de servicios básicos**  
**GASTOS DE SERVICIOS BÁSICOS**  
**MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS**  
**"SENDERO AZUL"**

DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO	VALOR MENSUAL	VALOR ANUAL
AGUA POTABLE	\$ 60,00	\$ 720,00
LUZ ELECTRICA	\$ 45,00	\$ 540,00
INTERNET	\$ 18,00	\$ 216,00
	<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1.476,00</b>

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor

### 3.5. Análisis financiero

#### 3.5.1. Flujo de caja

**Tabla 26 - Flujo de Efectivo**  
**FLUJO DE EFECTIVO**  
**MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS**  
**"SENDERO AZUL"**

	2019	2020	2021	2022	2023
Saldo Inicial	\$18.814,00	\$26.211,93	\$35.521,60	\$37.224,98	\$55.175,83
<b><u>INGRESOS</u></b>	\$177.840,00	\$206.640,00	\$237.600,00	\$ 270.720,00	\$306.000,00
Préstamo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b><i>Total Ingresos</i></b>	<b>\$196.654,00</b>	<b>\$232.851,93</b>	<b>\$273.121,60</b>	<b>\$307.944,98</b>	<b>\$361.175,83</b>
<b><u>EGRESOS</u></b>					
Gastos de Administración	\$14.169,30	\$15.212,42	\$15.611,57	\$16.010,73	\$16.409,88
Gastos Operacionales	\$85.361,40	\$108.068,58	\$143.739,94	\$157.715,69	\$172.240,59
Gastos Obligaciones Financieras	\$24.521,36	\$24.521,36	\$24.521,36	\$24.521,36	\$24.521,36
Gastos de Mantenimiento	\$2.860,00	\$3.080,00	\$3.300,00	\$3.520,00	\$3.740,00
Gastos de Combustible	\$23.400,00	\$25.200,00	\$27.000,00	\$28.800,00	\$30.600,00
Gastos de Servicios Básicos	\$1.476,00	\$1.511,39	\$1.547,64	\$1.584,75	\$1.622,75
Gastos de Ventas	\$3.840,00	\$3.874,53	\$3.909,89	\$3.946,10	\$3.983,17
Otros Gastos Operacionales	\$204,72	\$ 209,63	\$214,66	\$219,80	\$225,07
Costo de Ventas	\$14.609,30	\$15.652,42	\$16.051,57	\$16.450,73	\$16.849,88
<b>TOTAL EGRESOS</b>	<b>\$170.442,07</b>	<b>\$197.330,33</b>	<b>\$235.896,62</b>	<b>\$ 252.769,15</b>	<b>\$270.192,70</b>

<b>SALDO FINAL</b>	<b>\$ 26.211,93</b>	<b>\$35.521,60</b>	<b>\$37.224,98</b>	<b>\$55.175,83</b>	<b>\$ 90.983,13</b>
--------------------	---------------------	--------------------	--------------------	--------------------	---------------------

### 3.5.2. Estado de resultados

**Tabla 27 - Estado de resultados**  
**ESTADO DE RESULTADOS**  
**MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS**  
**"SENDERO AZUL"**

	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>INGRESOS</b>	\$177.840,00	\$206.640,00	\$237.600,00	\$270.720,00	\$306.000,00
<b>COSTO DE PRODUCCION</b>	<b>-\$14.609,30</b>	<b>-\$15.652,42</b>	<b>-\$16.051,57</b>	<b>-\$16.450,73</b>	<b>-\$16.849,88</b>
<b>VENTAS NETAS</b>	<b>\$163.230,70</b>	<b>\$190.987,58</b>	<b>\$221.548,43</b>	<b>\$254.269,27</b>	<b>\$289.150,12</b>
<b>GASTOS</b>					
Gastos de Administración	\$14.169,30	\$15.212,42	\$15.611,57	\$16.010,73	\$16.409,88
Gastos Mano de Obra	\$85.361,40	\$108.068,58	\$143.739,94	\$157.715,69	\$172.240,59
Gastos de Mantenimiento	\$2.860,00	\$3.080,00	\$3.300,00	\$3.520,00	\$3.740,00
Gastos de Servicios Básicos	\$1.476,00	\$1.511,39	\$1.547,64	\$1.584,75	\$1.622,75
Depreciación del Activo	\$10.419,88	\$10.419,88	\$10.419,88	\$10.232,28	\$10.232,28
Gastos de combustible	\$23.400,00	\$25.200,00	\$27.000,00	\$28.800,00	\$30.600,00
Gastos de Alquiler	\$2.400,00	\$2.400,00	\$2.400,00	\$2.400,00	\$2.400,00
Gastos de Ventas	\$1.440,00	\$1.474,53	\$1.509,89	\$1.546,10	\$1.583,17
Otros Gastos Operacionales	\$204,72	\$209,63	\$214,66	\$219,80	\$225,07
<b>Utilidad Operativa-UAI</b>	<b>\$21.499,40</b>	<b>\$23.411,15</b>	<b>\$15.804,86</b>	<b>\$32.239,93</b>	<b>\$50.096,37</b>
Gastos Financieros	\$12.748,85	\$10.681,25	\$8.250,51	\$5.392,86	\$2.033,32
<b>Utilidad-UAI</b>	<b>\$8.750,55</b>	<b>\$12.729,90</b>	<b>\$7.554,35</b>	<b>\$26.847,07</b>	<b>\$48.063,06</b>
Participación de trabajadores		\$3.222,07	\$1.133,15	\$4.027,06	\$7.209,46
<b>Utilidad Neta UAI</b>	<b>\$ 8.750,55</b>	<b>\$9.507,84</b>	<b>\$6.421,20</b>	<b>\$22.820,01</b>	<b>\$40.853,60</b>
Impuestos		\$2.376,96	\$1.605,30	\$5.705,00	\$10.213,40
<b>Utilidad Ante Reserva Legal</b>	<b>\$8.750,55</b>	<b>\$7.130,88</b>	<b>\$4.815,90</b>	<b>\$17.115,01</b>	<b>\$30.640,20</b>
Reserva Legal		\$713,09	\$481,59	\$1.711,50	\$3.064,02
<b>Utilidad Líquida NETA</b>	<b>\$8.750,55</b>	<b>\$6.417,79</b>	<b>\$4.334,31</b>	<b>\$15.403,50</b>	<b>\$27.576,18</b>

Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor

### 3.5.3 Balance General

**Tabla 28 - Balance general**

**BALANCE GENERAL PROYECTADO  
MICROEMPRESA DE TRICIMOTO "SENDERO AZUL"**

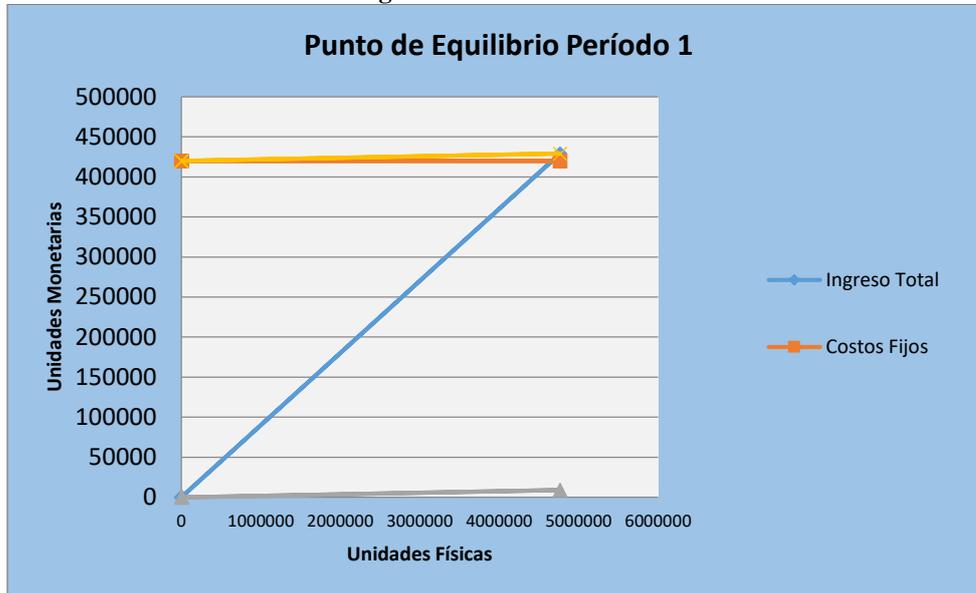
ACTIVOS		PASIVOS	
<b>Activo corriente</b>		<b>Pasivo no corriente</b>	
	\$		\$
Caja - Banco	18.814,00	Préstamo	83.500,00
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>\$</b>	<b>TOTAL PASIVO NO</b>	<b>\$</b>
<b>CORRIENTES</b>	<b>18.814,00</b>	<b>CORRIENTES</b>	<b>83.500,00</b>
<b>Activos Fijos</b>			
	\$		
Equipo de Oficina	195,00		
	\$		
Equipo de Comp	840,00		
Depreciación Acumulada Eq	\$		
de Comp	-		
	\$		
Muebles y enseres	651,00		
	\$		
Depreciación de Mobiliarios	-		
Vehículos de Transporte	\$		
(Motos)	63.000,00		
Depreciación Acumulada	\$		
Vehículos	-		
	\$		
<b>TOTAL ACTIVOS FIJOS</b>	<b>64.686,00</b>		
	\$		
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>83.500,00</b>		
		<b>PATRIMONIO</b>	
		<b>Patrimonio</b>	
			\$
		Capital Social	-
			\$
		<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>-</b>
		<b>TOTAL PASIVO Y</b>	<b>\$</b>
		<b>PATRIMONIO</b>	<b>83.500,00</b>

Fuente: Autor.

Elaborado por: Autor

### 3.5.4 Otros análisis

Figura 33 - Otros análisis



Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor.

**Tabla 29 - Van y Tir**  
**VAN Y TIR**  
**MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS**  
**"SENDERO AZUL"**

PERIODO	FLUJO EFECTIVO	FLUJO ACUMULADO
0	\$83.500,00	
1	\$26.211,93	\$26.211,93
2	\$35.521,60	\$61.733,53
3	\$37.224,98	\$ 98.958,51
4	\$55.175,83	\$154.134,35
5	\$90.983,13	\$ 245.117,47

FLUJO DE EFECTIVO NETO					
Inversión Inicial	2019	2020	2021	2022	2023
\$ -	\$	\$	\$	\$	\$
83.500,00	26.211,93	35.521,60	37.224,98	55.175,83	90.983,13
	\$	\$	\$	\$	\$
	(57.288,07)	(21.766,47)	15.458,51	70.634,35	161.617,47

<b>TMAR</b>	0,181
<b>VAN</b>	\$ 54.659,00
<b>TIR</b>	38,95%
<b>PRI</b>	ACEPTAR
PRI	2,58

<b>PRI</b>	2,58	
<b>AÑOS</b>	<b>2</b>	
<b>MESES</b>	0,58	<b>7</b>
<b>DÍAS</b>	0,02	<b>1</b>

Se recupera en 2 años, 7 meses y 1 día

Fuente: Autor.  
Elaborado por: Autor

### 3.6 Evaluación del Proyecto

- Es importante considerar que el 72% de la población total del área donde se va a brindar el servicio de transporte de Tricimotos es muy relevante; no se debe descuidar el hecho de brindar un servicio de calidad y sobre todo de seguridad, lo que, aunque incurriría en gastos se debe considerar que es más del 75% de la población que utilizaría el servicio.

- El aumento de los ingresos al final del quinto año es rentable; pero se debe considerar que los gastos deben optimizarse y a la vez si es posible poder inyectar más capital en el tercer año para mantener ese rango de crecimiento.

- Dado el VAN de \$ \$ 54.659,00; siendo positivo se determina que la inversión es aceptable y el TIR de 38,95; es decir que al menos de un año vamos a recuperar la inversión con una tasa de interés del 10%; no se debe descuidar los factores que puedan afectar al flujo de caja; para que se mantenga o se supere.

Se debe mantener un análisis en los costos para no provocar una pendiente hacia abajo en el punto de equilibrio, lo que puede representar una pérdida si no se toma las consideraciones pertinentes.

## **CONCLUSIONES**

- Se determina que la implementación de una microempresa de transporte (Tricimotos) es viable y factible financieramente al ser ejecutada, la cual permitirá la satisfacción de las necesidades de los usuarios y clientes objetivos con un servicio económico; siendo también una nueva fuente generadora de empleo para el sector del Cantón La Libertad, Provincia De Santa Elena en el que se llevará a cabo.

- De acuerdo al análisis de los factores de transportación en el sector a implementar la microempresa, se ha podido detectar que es necesaria la creación de un negocio de esta naturaleza debido a que se sostiene suplir con las necesidades de las personas de este sector, que al situarse en áreas marginadas del Cantón tienen acceso limitados al uso de transporte, y al excedido precio del mismo evitando el múltiple gasto por el uso de varias líneas de buses o taxis hasta llegar a su destino.

- La creación de la microempresa de transportes se sustenta bajo fundamento teórico y jurídico, por lo que su concepción es apta para ser implementada en el mercado, respondiendo a necesidades de sus usuarios, y creando valor en el mismo, considerando a cada una de las partes interesadas que la conforman. Por ello es importante reconocer cuan sujeto se encuentra a cada uno de los requerimientos acorde a las leyes nacionales.

- De acuerdo al análisis de los resultados se expresa que la población a quien va dirigida este negocio se muestra interesada por la implementación de la

microempresa de transporte, la cual se centrará en brindar un servicio económico de movilización para los sectores marginales del Cantón la libertad mitigando la ausencia de medios de transportes convencionales y favoreciendo a la comodidad de residentes de este barrio.

- Financieramente el proyecto de creación de una microempresa de transporte es rentable; evidenciado bajo los supuestos mencionados en el desarrollo presupuestario-económico, presentando flujos de dinero favorecedores con una recuperación de la inversión a partir del segundo año con siete meses desde su concepción, por lo que es factible proceder a la creación de dicho negocio en el sector destinado a ejecutarse.

### **RECOMENDACIONES.**

- Implementar la propuesta de creación de una microempresa de transporte en este sector con bases estratégicas, que responda positivamente a los factores cambiantes externos al negocio, lo cual resulta conveniente y satisfactorio para los dueños, futuros empleados y usuarios de dicha institución.

- Para satisfacer a la demanda en general es necesario, brindar servicios de calidad y económicos, aun cuando este se presente escaso en el sector para así

adentrarse en la mente de sus usuarios como los precursores del sustento de toda necesidad de movilización humana y material.

- Se recomienda mantener negociaciones con los proveedores de mantenimiento preventivo y correctivo de las tricimotos, así como también de los proveedores de herramientas y demás instrumentos que se necesiten para mantener la impecabilidad de los medios de transporte de esta microempresa.

- En lo que se refiere al personal se recomienda que este posea instrucción profesional en manejo de vehículos, así como capacitación en mantenimiento emergente de las tricimotos siguiendo los parámetros y estrategias definidas por la microempresa.

- La inversión inicial es una cantidad considerable, pero que en su debido tiempo será recuperada; se sugiere ejecutar el proyecto con seguridad, ya que obtendrán beneficios en corto tiempo y brindarán empleo a varias personas que necesitan optar por nuevas fuentes de ingreso.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Agencia nacional de tránsito. (2014). *Procesos tricimotos que ya cuentan con constitución jurídica*. Ecuador.
- Agencia nacional de tránsito. (2014). *Reglamento de servicio de transporte terrestre comercial alternativo excepcional de tricimotos*. Quito.
- Agencia nacional de tránsito. (2015). *Tricimotos: permisos de operación en proceso*. Ecuador.
- Anzola, S. (1993). *Administración de Pequeñas Empresas*.
- Barragan, J. (2002). *Administración de Pequeñas y Medianas Empresas*.
- Brealey, R. A. (2017). Principios de finanzas corporativas. En R. A. Brealey, *Principios de finanzas corporativas*.
- Carriel, J. (2018). *El emprendimiento en el Ecuador, visión y perspectivas*.
- Castro, A. M. (2014). Planeación financiera. En A. M. Castro, *Planeación financiera* (pág. 45). Mexico, DF: Grupo Editorial Patria.
- compañías, S. d. (17 de abril de 2017). *www.supercias.gob.ec*. Obtenido de *www.supercias.gob.ec*: <https://www.supercias.gob.ec/portalscv/>
- Concha, P. F. (2014). Planes de negocios , una metodología alternativa. En P. F. Concha, *Planes de negocios , una metodología alternativa*.
- Domínguez, P. R. (2015). *Introducción a la Gestión empresarial*. Instituto Europeo.
- EKOS, R. (2018). Emprendimiento en Ecuador y sus alternativas. *Revista EKOS*.
- Fernández, R. (2014). Segmentación de mercados. En R. Fernández, *Segmentación de mercados* (pág. 10). MC Graw Hill.
- Futura, C. (13 de julio de 2017). *Ciudad Futura*. Obtenido de Ciudad Futura: <https://cuidatufuturo.com/pasos-crear-empresa-ecuador/>
- García, C. &. (2014). *Accidentes durante la preparación mecánica manual de dientes con coronas destruidas*. Guayaquil : Repositorio de la Universidad de Guayaquil.
- Gual, J. R. (2006). El entorno empresarial y la estrategia. En J. R. Gual, *El entorno empresarial y la estrategia* (págs. 1-3).
- icomerciales.es*. (2011).

IESS. (2018). *IESS*.

Internas, S. d. (13 de julio de 2017). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de Servicio de Rentas Internas: [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec)

Jay H Heizer, B. R. (2016). Principios de administración de operaciones. En H. y Render.

Kerlinger. (2016). *Investigación del comportamiento*. Ed. Interamericana.

Kinney, & Taylor. (1998). *Investigación de Mercados* (Cuarta ed.). McGraw Hill.

Laborales, M. d. (13 de julio de 2017). *Ministerio de Relaciones Laborales*. Obtenido de Ministerio de Relaciones Laborales: [www.trabajo.gob.ec](http://www.trabajo.gob.ec)

Ladino, E. S. (2016). *Coaching para emprendedores*. Mestas Ediciones.

López, E. (2015). Servicio Urbano y Rural de transporte. *Economía al día*, 14.

Montero, E. (2005). *MYMES*.

MRL. (2018).

Ontaneda, C. (2015). Economía del sector de transporte. En D. C. Párraga, *Sector de producción en el Ecuador* (pág. 45). Quito, Ecuador.

Ontaneda, F. (2016). PYMES. En F. Ontaneda, *Visión de las Microempresas* (pág. 49). Bogotá, Colombia: Calisa.

Porter, M. (2016). La cadena de valor. En M. Porter, *La cadena de valor*.

*Reglamento a la ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*. (2012).

Restrepo, A. (2014). Cooperativas de transporte. En A. Restrepo, *Estructura de Cooperativas de Transporte* (pág. 67). Cali, Colombia.

Robbins, S. (1996). *Fundamentos de Administración Conceptos Esenciales y Aplicaciones*.

Santiana, A. (2014). Estructura de la Microempresa. En A. Santiana, *Microempresas. Crecimiento*. (pág. 45). Ambato, Ecuador.: Costurisap.

Sarmiento, R. (s.f.). *Contabilidad General*.

Social, I. E. (13 de julio de 2017). *Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social*. Obtenido de Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social: [www.iesg.gob.ec](http://www.iesg.gob.ec)

SRI. (2018). *SRI*.

Superintendencia de Compañías, V. y. (13 de julio de 2017). *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Obtenido de Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros: [www.supercias.gob.ec](http://www.supercias.gob.ec)

Tamaño, M. (2014). *El Transporte*. Etrasa.

Torres, L. (2005). *Las Microempresas*.

Troya, D. (23 de agosto de 2015). Seguridad vial terrestre. *El Comercio*, pág. 4.

Van Horne, J. C. (2017). Administración financiera. En J. C. 5 Van Horne, *Administración financiera*.

[www.fome.ecuador.org](http://www.fome.ecuador.org). (2011). [www.fome.ecuador.org](http://www.fome.ecuador.org).

## ANEXOS.

### ANEXO A. MATRIZ DE CONSISTENCIA.

**Cuadro 1 Matriz de Consistencia**

TITULO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	PROBLEMA	HIPOTESIS
PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA MICROEMPRESA DE TRANSPORTE (TRICIMOTOS) EN EL BARRIO LA CORDILLERA DEL CÓNDROR DEL CANTÓN LA LIBERTAD AÑO 2018	Crear una microempresa de transporte (Tricimotos) para pobladores del barrio La Cordillera del Cóndror del Cantón La Libertad”	<p>➤ Analizar los factores de la transportación urbano marginal en el barrio de la Cordillera del Cóndror del cantón La Libertad.</p> <p>Seleccionar métodos e instrumentos en la recopilación de la investigación.</p> <p>Establecer los sustentos teóricos-jurídicos para la creación de la microempresa. Efectuar análisis de la situación financiera para la microempresa.</p>	La carencia de un Proyecto de creación de una microempresa de transporte (Tricimotos) en el barrio la Cordillera del Cóndror del cantón La Libertad año 2018.	La creación de una microempresa de transporte (Tricimotos) contribuirá a solucionar la problemática de la movilización en el barrio la Cordillera del Cóndror del cantón La Libertad en el año 2018.

## **ANEXO B. ENTREVISTA APLICADA AL DIRECTORIO**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
INSTITUTO DE POSTGRADO  
“PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA MICROEMPRESA DE  
TRANSPORTE EN EL BARRIO LA CORDILLERA DEL CÓNDOR DEL  
CANTÓN LA LIBERTAD, AÑO 2018”**

**ENTREVISTA APLICADA AL DIRECTORIO EN FUNCIÓN DE LA  
NECESIDAD DE CREAR UNA MICROEMPRESA DE TRICIMOTOS  
DENOMINADA “SENDERO AZUL”.**

- ¿Cómo influiría la microempresa de transporte de tricimotos en el barrio la Cordillera del Cóndor del cantón La Libertad, año 2018?
- ¿Qué efectos ocasiona que no exista una empresa de servicios de transporte urbano que satisfaga las necesidades de un barrio de la ciudad de La Libertad?
- ¿Qué patrones determinan la propuesta de creación de una empresa para transporte de tricimotos que brinde servicio en el barrio la Cordillera del Cóndor del cantón La Libertad?
- ¿Cómo favorecerá la introducción de una empresa de servicios de transporte de tricimotos, en el barrio la Cordillera del Cóndor del cantón La Libertad?
- ¿Qué efectos ocasionan el deficiente servicio de transporte urbano para personas en el cantón La Libertad?

**Muchas gracias por su colaboración**

**ANEXO C. ENCUESTA A USUARIOS**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
INSTITUTO DE POSTGRADO  
“PROYECTO DE CREACIÓN DE UNA MICROEMPRESA DE  
TRANSPORTE EN EL BARRIO LA CORDILLERA DEL CÓNDOR DEL  
CANTÓN LA LIBERTAD, AÑO 2018”**

**ENCUESTA A USUARIOS**

**ENCUESTA APLICADA A USUARIOS DEL SERVICIO DE  
TRANSPORTE DE TRICIMOTOS**

1. ¿Considera usted necesario la creación del servicio de transporte de tricimotos en el sector?

SI  NO

2. ¿Qué precio pagaría usted por el servicio de transporte de tricimotos?

- ✓ \$ 0.50
- ✓ \$ 0.75
- ✓ Hasta cuanto estaría dispuesto a pagar .....

3. ¿Está de acuerdo con el precio de \$ 0,75 centavos de dólar para el servicio de transporte de tricimotos?

SI  NO

4. ¿Qué tan seguido utilizaría el servicio de tricimotos?

- Siempre
- A veces
- Nunca

5. ¿Está de acuerdo con la ruta a ser establecida para el servicio de transporte de tricimotos (Inicia en la gasolinera PRIMAX, pasa por los Barrios la Propicia, la Cordillera del Cóndor, las Palmeras y finaliza en el Barrio Ficus)?

SI  NO

6. ¿De acuerdo a la pregunta numero 5 cree usted que se deba incluir otro sector para el servicio de transporte de tricimotos?

SI  NO  CUÁL

.....

7. ¿Está de acuerdo con el horario de salida cada 5 minutos de la ruta establecida?

SI   
NO

SUGIERA UN HORARIO DE SALIDA .....

8. ¿Se le facilitaría el traslado al utilizar el servicio de transporte de tricimotos?

SI   
NO   
NO SABE/ NO CONTESTA

9. ¿Tomando en cuenta que las Tricimotos son versátiles y adaptables a todo tipo de terreno, le gustaría que la Tricimoto le deje lo más cerca posible a su domicilio?

SI

NO

A VECES

10.Cuál de los siguientes horarios de atención considera usted como el más idóneo para los usuarios:

DE 06:00 AM HASTA 18:00 PM

DE 06:00 AM HASTA 20:00 PM

DE 12:00 AM HASTA 24:00 PM

DE 05:00 AM HASTA 11:00 PM

11. ¿Utilizar el servicio de transporte de tricimotos le parece seguro?

SI  NO

**Muchas gracias por su colaboración**

## ANEXO D. EVIDENCIAS DE SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO



## ANEXO E. EVIDENCIAS DE APLICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN



## **GLOSARIO.**

- **CALIDAD.** Son las propiedades inherentes de un bien o servicio, que permite caracterizarla y valorarla frente a los demás de su especie como algo de mayor excelencia o rendimiento completo.

- **CIUDADANIA.** Es el conjunto formado por los ciudadanos de un pueblo, comunidad o nación. Reconoce todos los derechos de una persona siendo parte de todos los beneficios del estado.

- **CLIENTES.** Es aquella persona física o jurídica que adquiere un bien o servicio a través de un intercambio-transacción monetaria o trueque de valor que supla la retribución de lo adquirido.

- **CREACIÓN.** Es aquella acción y efecto que se produce de manera inédita y original, como efecto de inventar o establecer algo que no existía con anterioridad, ni posee antecedentes.

- **ECONÓMICO.** Indica la acción de consumir algo en cantidades pequeñas o a bajo costo; relacionado con el consumo de bienes y servicios. Este termino se deriva de la economía, ciencia que la administración, distribución y producción.

- **EMPRESA.** Es una unidad u organización productiva que se dedica al desarrollo de cualquier actividad económica con fines de lucro; esta tiene como objetivo la prestación de servicios, o la producción de bienes que satisfagan las necesidades de una población.

- **MOVILIZACIÓN.** Es la acción y el efecto que surge de movilizar algo. Se refiere a la capacidad de poner en marcha, en actividad o movimiento a un objeto o sujeto.

- **NECESIDADES.** Es el estado en que se encuentra una persona cuando tiene un deseo o halla una carencia de un bien o servicio, consecutivo a esto nace el sentimiento de inestabilidad al no poseer dicha satisfacción de dicho deseo.

- **SERVICIO.** Es el conjunto de aquellas actividades y acciones que se desempeñan buscando satisfacer las necesidades del cliente, obteniendo su bienestar y complacencia.

- **VIABILIDAD.** Es el término usado para hacer referencia a la posibilidad de que un negocio o proyecto pueda ejecutarse y progresar, garantizando la rentabilidad económica.

- **ZONA MARGINAL.** Es aquella posición geográfica que presenta un rango alto de condiciones de vidas pro debajo del promedio poblacional.