



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

**CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE
EMPRESAS**

TITULO:

**“PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACION DE UN
TERMINAL TERRESTRE EN LA CIUDAD DE ALAMOR, CANTON
PUYANGO, PROVINCIA DE LOJA”.**

**Tesis previo a optar por el
Grado de Ingeniero Comercial.**

Autor:

EDGAR PATRICIO LOJAN CISNEROS

Director:

ING. COM. VICTOR RIOS SALINAS

Loja - Ecuador

2011

Señor Ingeniero

Hugo Alberto Ríos Salinas

Docente de la Carrera de Administración de Empresas del Área Jurídica,
Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja.

CERTIFICO:

Que el trabajo de investigación intitulado: PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE EN LA CIUDAD DE ALAMOR, CANTÓN PUYANGO, PROVINCIA DE LOJA.”, de la autoría del señor Edgar Patricio Loján Cisneros, previa a la obtención del título de Ingeniero Comercial, ha sido revisado debidamente en su contenido teórico y práctico, por lo que autorizo su presentación y sustentación.

Loja, 07 de abril de 2011

Ing. Víctor Alberto Ríos Salinas

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Las ideas, criterios, conceptos, análisis, resultados, conclusiones y recomendaciones expuestos en el presente trabajo de tesis, son de exclusiva responsabilidad del autor.

Edgar Patricio Loján Cisneros

Autor

AGRADECIMIENTO

Los esfuerzos más importantes de nuestra vida constituye los estudios superiores hasta llegar a ser profesional, por ello expreso mi testimonio de gratitud a la Universidad Nacional de Loja, por haberme permitido superarme, a los Directivos del Área Jurídica, Social y Administrativa, al personal Docente de la Carrera de Administración de Empresas y de manera especial al Ingeniero Víctor Ríos, Docente de la Carrera de Administración de Empresas en calidad de director de tesis del presente trabajo de investigación, por haberme brindado su valioso tiempo, conocimientos y compartir sus invaluables experiencias, también al Alcalde del cantón Puyango Dr. Carlos Hugo Tinoco, quien motivado por el desarrollo de su ciudad, me dio la oportunidad de realizar la presente investigación en esta prestigiosa y noble institución como es el Municipio de Puyango.

Edgar Patricio Loján Cisneros

DEDICATORIA

A la fidelidad incondicional de mi gran amigo El Espíritu Santo de Dios, quien me levanto diariamente con sus promesas latentes en mi corazón, que para mí fue y sigue siendo diariamente como una brisa para mi alma en cada instante que las recuerdo (Josué 1.7-9).

Y de manera especial a mi esposa Koralia y a mis queridos hijos: Isaí de doce años y Josías de cuatro años que los quiero mucho, porque son mis encargos y una gran bendición de parte de papá Dios para mí.

Edgar Patricio Loján Cisneros

a. TITULO:

**“PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA LA
IMPLEMENTACION DE UN TERMINAL TERRESTRE
EN LA CIUDAD DE ALAMOR, CANTON PUYANGO,
PROVINCIA DE LOJA”.**

RESUMEN

b. RESUMEN

Como estudiante egresado de la Carrera de Administración de Empresas, se propuso el proyecto investigativo titulado: "PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN TERMINAL TERRESTRE EN LA CIUDAD DE ALAMOR, CANTÓN PUYANGO, PROVINCIA DE LOJA". Con la finalidad de identificar una nueva oportunidad de inversión a través de la creación de una terminal terrestre que permite acoger los principales recursos que tienen el cantón Alamor y que por su mal aprovechamiento por parte de sus habitantes no le han proporcionado un valor agregado a los mismos.

Para llegar a cumplir con el presente trabajo se hizo necesario el uso de diversos métodos y técnicas, los mismos que permitieron recuperar y procesar toda la información necesaria para la investigación, es así que para realizar el estudio de mercado se aplicaron 391 encuestas a los habitantes, y entrevistas a los transportistas y autoridades del cantón con los datos obtenidos se determinó que existe una demanda efectiva para el primer año de 13511 servicios, y una oferta nula determinando así que existe un mercado muy amplio a ser cubierto para la prestación de servicios.

En cuanto al estudio técnico se determinó la localización, la ubicación, la capacidad del proyecto asimismo se determina el diseño y la distribución de las instalaciones, en cuanto al proceso de servicio de arrendamiento

se necesita 65 minutos para ofrecer este servicio; así como para el ingreso a los andenes se requiere de 5 minutos.

Asimismo la Terminal de Alamor Cía. Ltda.” centrará sus operaciones en el cantón Alamor de la provincia de Loja en la Av. Panamericana junto al cementerio, destacando que la infraestructura de la empresa requiere de construcciones y adecuaciones especiales para brindar espacios requeridos por los usuarios y puedan desarrollar una determinada actividad económica, y por lo tanto contará con todos los servicios básicos necesarios para su funcionamiento.

Para la fase de operación de sus actividades, este requerirá de una inversión de \$ 1571559,99 monto que será solventado en un 23.64% como capital propio que representa a \$ 371559,99, mientras que el 76,36% restante será financiado por la Corporación Financiera Nacional a un plazo de 10 años con una tasa de interés del 5% anual.

En lo que respecta a los costos para el primer año de funcionamiento del proyecto serán de \$ 309325,79, se percibirá un ingreso de \$ 320536,00, generados por el precio de los servicios ofrecidos.

Cabe señalar que la empresa para el primer año trabajando al 96% de su capacidad instalada y ofreciendo 307315 servicios, le permitirá cubrir los costos y no tener pérdida alguna.

En cuanto a la evaluación financiera esta tiene: un VAN positivo de \$ 64606,78 lo que asegura un rendimiento o rentabilidad en el valor de la empresa al final de su vida útil., así también se presenta una TIR del 5,5% que es igual al costo de oportunidad del capital conseguido en el crédito, el mismo que se lo recuperará en 9 años, 11 meses y 26 días.

Asimismo la relación beneficio costo obtenida es de 1,57 lo que significa que por cada dólar de invertido se obtiene 0,57 centavos de utilidad, cabe señalar que de acuerdo al análisis de sensibilidad de este proyecto demuestra que no soporta incremento alguno tanto en los costos como en los ingresos lo que señala que el proyecto no es factible de implementarlo.

Finalmente La Terminal Terrestre “Alamor” para su normal funcionamiento estará constituida jurídicamente como Compañía de Responsabilidad Limitada, y su razón social será Terminal Terrestre “Alamor” Cía. Ltda. Del cantón Puyango, la cual brindará sus servicios a quienes hagan uso de los servicios de transporte de pasajeros. En cuanto a la Organización Administrativa de la empresa esta contará con una Junta General de Accionistas, un Gerente, un asesor Jurídico (ocasional), una contadora, una secretaria, un supervisor, un inspector, un recaudador, un bodeguero encargados de desarrollar las actividades y operativizar el presente proyecto.

SUMMARY

As student once concluded the Career of Administration of Companies, intended the investigative titled project: "PROJECT OF FEASIBILITY FOR THE IMPLEMENTATION OF A TERRESTRIAL TERMINAL IN THE CITY DE ALAMOR, CANTON PUYANGO, COUNTY DE LOJA"., With the purpose of identifying a new investment opportunity through the creation of a terrestrial terminal that allows to welcome the main resources that have the canton Alamor and that for their bad use on the part of their inhabitants have not provided him a value added to the same ones.

To end up fulfilling the present work it became necessary the use of diverse methods and technical, the same ones that allowed to recover and to process all the necessary information for the investigation, are so to carry out the market study 391 surveys they were applied the inhabitants, and you interview to the transport ones and authorities of the canton with the obtained data it was determined that an effective demand exists for the first year of 13511 services, and a null offer determining a very wide market so exists to be covered for the benefit of services.

As for the technical study the localization, the location, the capacity of the project was determined also it is determined the design and the distribution of the facilities, as for the process of lease service it is needed 65 minutes to offer this service; as well as for the entrance to the platforms is required of 5 minutes.

Also the Terminal of Alamor Co. Ltda." it will center their operations in the canton Alamor of the county of Loja in the Pan-American Av. next to the cemetery, highlighting that the infrastructure of the company requires of constructions and special adaptations to offer spaces required by the users and they can develop a certain economic activity, and therefore it will have all the necessary basic services for its operation.

For the phase of operation of their activities, this it will require of an investment of \$1571559,99 mount that it will be paid in 23.64% as own capital that represents to \$371559,99, while 76,36 remaining% will be financed by the National Financial Corporation to a 10 year-old term with an interest rate of 5% yearly.

In what concerns at the costs for the first year of operation of the project they will be of \$309325,79, an entrance will be perceived of \$320536,00, generated by the price of the offered services.

It is necessary to point out that the company for the first year working to 96% of their installed capacity and offering 307315 services, it will allow him to cover the costs and not to have loss some.

As for the financial evaluation this he/she has: a they GO positive of \$64606,78 what assures a yield or profitability in the value from the company to the end of their useful life., likewise a TIR of 5,5% is presented that is similar to the cost of opportunity of the capital gotten in

the credit, the same one that will recover it in 9 years, 11 months and 26 days.

Also the relationship benefits obtained cost it is of 1,57 what means that for each dollar of having invested is obtained 0,57 cents of utility, it fits to point out that according to the analysis of sensibility of this project it demonstrates that it doesn't support increment some as much in the costs as in the revenues what points out that the project is not feasible of implementing it.

Finally The Terrestrial Terminal "Alamor" for their normal operation it will be constituted legally as Company of Limited Responsibility and their social reason will be Terminal Terrestrial "Alamor" Co. Ltda. Of the canton Puyango, which will offer their services to those who make use of the services of passengers' transport. As for the Administrative Organization of the company this it will have a General Meeting of Shareholders, a Manager, a Juridical adviser (occasional), an accountant, a secretary, a supervisor, an inspector, a collector, a grocer in charge of developing the activities and operativizar the present project.

INTRODUCCIÓN

c. INTRODUCCIÓN

En el mundo se tiene establecido quienes manejan el poder para cambiar la situación económica de un país. En un Estado, los gobiernos locales son los principales responsables y gestores para que la realidad de un pueblo evolucione conforme a las exigencias de las necesidades y los avances tecnológicos que paradójicamente, propone la globalización en un mundo competitivo.

En el Ecuador las Instituciones Públicas, deben organizar estratégicamente sus estructuras, con la finalidad de conducir progresivamente al desarrollo económico que beneficia a todos quienes forman parte de un Estado y que cada día aspiran sentirse más orgullosos de su país, prestándose como Talento Humano para servir con la suficiente habilidad y preparación para manejar los nuevos modelos de producción o servicio en el sector público.

El desarrollo del país indudablemente depende del trabajo de sus habitantes, sin embargo la centralización del presupuesto no ha permitido el crecimiento uniforme en todas las provincias, por ello es necesario que se adopten alternativas para que el sector público pueda invertir y competir en iguales condiciones entre provincias.

En el nuevo gobierno los proyectos de desarrollo, se han convertido en uno de los pilares fundamentales es así que la identificación de nuevas ideas de inversión es sin lugar a dudas el núcleo de toda actividad emprendedora y generadora de recursos económicos de un país. En nuestra provincia y particularmente en el Cantón Alamor la actividad empresarial se encuentra poco desarrollada debido a la escasa experiencia en la dirección de empresas así mismo se ha generado también por la falta de interés y preocupación de los emprendedores por no conocer la realidad del entorno que muestra un gran potencial productivo que pudiera ser explotado; con miras al desarrollo y la generación de nuevas empresas de servicios de transporte capaces de ofrecer una alternativa de comercialización de los productos del sector y por ende el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Por medio de este trabajo se quiere dar a conocer los puntos por los cuales se cree que la idea de inversión basada en la creación de una empresa de servicios de transporte es viable, pretendiendo de esta manera mejorar el comercio, turismo y la transportación de sus habitantes.

Es así que el contenido de esta investigación consta de las siguientes partes: en la primera se detalla los materiales y métodos que se aplicaron en la ejecución del trabajo, así como también consta de la revisión de literatura que permitió sustentar de mejor manera este proyecto.

A continuación se expone los resultados del trabajo donde se detalla el análisis y tabulación de la encuestas y entrevistas aplicadas a los habitantes, transportistas y autoridades del cantón Alamor, seguidamente se presenta la discusión de los mismos, en donde se incluye el estudio de mercado dentro del cual se analiza la oferta, demanda y la preferencia de los usuarios con respecto al servicio a ofrecerse; así también se estableció el canal de distribución más adecuado para la presentación del servicio a los habitantes del cantón.

Más adelante se describen aspectos técnicos del proyecto específicamente sobre la instalación y funcionamiento de la empresa en estudio, acoplados al proceso que se requerirá para ofrecer el servicio, señalando que la misma estará ubicada en el cantón Alamor de la provincia de Loja.

También se realizó un estudio de impacto ambiental y la organización administrativa que indica la constitución legal, la estructura administrativa y las funciones que deberán cumplir las personas que integrarán la empresa.

Seguidamente se realizó el estudio económico en donde se detallan los presupuestos de mano de obra, maquinaria, insumos e instrumentos necesarios para la puesta en marcha del proyecto. Se detalla el monto de la inversión requerida y su financiamiento, sus fuentes de ingreso y egresos durante la vida útil del proyecto.

Luego se realizó la evaluación financiera con el propósito de determinar la factibilidad del proyecto a través de indicadores como: valor actual neto, tasa interna de retorno, relación beneficio costo, periodo de recuperación de capital y el análisis de sensibilidad; los mismos que resultaron positivos y negativos por lo que el proyecto no es viable.

Finalmente en base a los resultados se propone las respectivas conclusiones y recomendaciones.

d. REVISIÓN DE LITERATURA

DIAGNOSTICO DE LA REALIDAD EN LA CIUDAD DE ALAMOR.

GRÁFICO N°1



REALIDAD DE LA LOCALIDAD

El Cantón Puyango, con el 3.8% de la población de la Provincia de Loja, 15470 habitantes¹, un patio automotriz de 3201 automotores² y siete empresas de transporte terrestre³ que prestan servicios en el cantón, nos

¹El Instituto Nacional de Estadística y Censos, VI Censo de Población y vivienda, realizado el 25 de noviembre del año 2001.

²Informe anual 2008 de Sub jefatura de Tránsito Puyango Pág. 8.

³Resumen de Permisos de tránsito y Transporte del Municipio de Puyango.

representa una demanda potencial de usuarios de un terminal terrestre, que permita un manejo apropiado de este elemento.

De las diez empresas: dos prestan servicio interprovincial, con siete turnos cada uno ; dos servicio Inter-parroquial con cuarenta unidades en total, dos cooperativas de taxi con treinta unidades, y dos cooperativas de camionetas y transporte pesado con veinte y cinco unidades entre camiones y camionetas. Además un patio automotriz privado de tres mil doscientos un autos registrados.

No existe una estructura física o unidad ejecutora que permita regular el manejo y organización del transporte, lo que da como resultado que siete de las empresas que prestan este servicio se encuentran ubicadas en el centro de la ciudad, con oficinas independientes, lo que sumado al poco espacio de las calles, a la carencia de estacionamientos y al incremento acelerado del patio automotriz del cantón, dejan un gran problema de tránsito a las horas de embarque y desembarque, provocando molestias a los usuarios de la vía pública.

GRÁFICO Nº 2



El inconveniente se observa claramente en los fines de semana, dado que siendo Alamor un punto comercial de encuentro, de: célica, el oro y las parroquias; las personas se ven obligadas a subir y bajar de las unidades de transporte con nulas garantías a su seguridad. Mujeres embarazadas, con niños en brazos, adolescentes, de la tercera edad, minusválidas, se enfrentan diariamente a espacios reducidos e incluso la impertinencia de transportistas o conductores que aceleran su marcha y producen más de un sobresalto.

ATRATIVOS TURÍSTICOS

CENTRO HISTÓRICO

Se puede admirar viviendas tradicionales de bahareque donde predomina el barro y la madera. La iglesia matriz con su singular fachada donde se levantan dos torres con su reloj de ochos esferas, único en el país.

SITIOS ARQUEOLÓGICOS

Existen importantes ruinas arqueológicas como: las del Cerro de los Oreros, el Derrumbo, el Limo, Guambona, Mercadillo y Turinuma, donde se han encontrado numerosos artefactos líticos, cerámicos, metálicos y óseos, reliquias de imponderable valor cultural y prehistórico.

BOSQUE PETRIFICADO DE PUYANGO

- **UBICACIÓN:** En el límite de Loja con la Provincia de El Oro
- **EXTENSION:** 2.659 hectáreas
- **TEMPERATURA:** 22 A 30 °C (Temporada de lluvia: enero - julio)
- **ALTITUD:** 360 m.s.n.m.

Escenario espectacular. Una verdadera máquina del tiempo natural, un paisaje desolado y místico con gigantescos troncos petrificados, con diámetros que van desde los 2.5 a los 15 metros.

Al pie del riachuelo de los Sábalos, es posible encontrar restos fosilizados de caracoles, moluscos, peces, conchas y plantas.

La acción de un Volcán hace 100 millones de años, parecería ser la explicación del origen de este fenomenal sitio, cuya importancia científica opaca al Parque Nacional Arizona en los Estados Unidos de Norteamérica.

Este bosque petrificado es la colección de fósiles vegetales y animales más grande del mundo. Existen en el lugar 130 especies de pájaros. El turista tiene a su disposición senderos y otros servicios.

BALNEARIOS TURÍSTICOS

A lo largo del cantón se puede encontrar sitios naturales como la Cueva Santa, las pampas de Chitoque, los balnearios naturales de los ríos Puyango y Alamor.

AGUAS SULFUROSAS DEL ALAMOR

Ubicadas en la vía Arrenal - Cochas, junto a la quebrada de la Vega, se encuentra la vertiente de aguas sulfurosas o aguas medicinales, lugar al que acuden centenares de personas para curar sus enfermedades, principalmente de la piel y reumáticas, unas pequeñas piscinas recogen el agua.

GRÁFICO N° 3



Aguas Sulfurosas del Arenal

GRÁFICO N° 4



Sendero Bosque Petrificado de Puyango

Conociendo el contexto de esta ciudad, se encuentra motivos impulsores suficientes para precisar el necesario cambio en el transporte terrestre de pasajeros, favoreciendo así: a los transportistas, usuarios, habitantes y turistas internos como externos. Esto, con la detallada estructura de un llamativo terminal terrestre, el cual sería parte del orgullo de esta hermosa tierra.

ELEMENTOS HISTÓRICOS DE LA CIUDAD DE ALAMOR DEL CANTÓN PUYANGO.

HISTORIA

En 1947, se crea un nuevo cantón, en la provincia de Loja, PUYANGO: su cabecera cantonal Alamor, Parroquias; Paletillas, Cazaderos, Mercadillo, El Limo y Vicentino.

El 1 de marzo de 1947 a las tres de la tarde se reunieron en el salón de sesiones de la sociedad de ACCION CULTURAL DEL PUEBLO, algunos moradores para organizar el primer cabildo que regiría los destinos de este floreciente cantón.

Don Rubén Maldonado Prado, PRIMER JEFE POLITICO, convocó a la sesión. Nombran al señor Luís Frías Aguirre SECRETARIO AD-HOC, luego de instalada la sesión, los presentes nombran al señor Enrique Orellana Núñez Primer PRESIDENTE del I. Municipio de Puyango.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL CANTÓN PUYANGO.

En el extremo sur-occidental de la provincia de Loja, se encuentra el cantón Puyango; limita al norte con el cantón Paltas y la provincia de El Oro, al sur con los cantones de Célica y Pindal, al este con parte de Célica y Paltas y al oeste con Zapotillo y la república del Perú. Alamor está a 214 Km. de la capital provincial y 140 km. de la ciudad de Machala.

SITUACIÓN ASTRONÓMICA

- Latitud 4´02´S
- Longitud 80´01´W

ALTURA

- 1380 mts. sobre el nivel del mar
- Temperatura media 18° C
- Superficie 643 km²
- Población 16.804 habitantes

DIVISIÓN POLÍTICA

Puyango tiene seis parroquias: 1 urbana (Alamor, cabecera cantonal) y cinco rurales: Vicentino, Mercadillo, El Limo, Ciano y El Arenal.

CLIMA

Puyango goza de un clima templado, cálido húmedo. En las partes bajas la temperatura alcanza los 26°C, y en las partes de cordillera la temperatura fluctúa entre los 14° C y 18 °C

SÍMBOLOS

Escudo.- Está dividido en cuatro cuarteles, en ellos se destacan; el río Puyango, el sol, la bandera del cantón, herramientas de labranza y la ganadería bovina. En la parte exterior tenemos una rama de café y una planta de maíz, principales productos agrícolas de la zona y un lazo donde va su nombre y la fecha de cantonización

Bandera.- Comprende tres franjas horizontales de una misma dimensión, sus colores son: amarillo en la parte superior, verde en el centro y blanco en la parte inferior.

Himno.- El Dr. Luís Antonio Aguirre párroco de Alamor es el autor del himno a la parroquia Alamor. El escudo y la bandera de Puyango, fueron aprobados en sesión solemne del 23 de enero de 1966. En 1979 el Dr. Marcelo Reyes Orellana, escribe la letra del actual himno a Puyango que fue oficializado por la cámara Edilicia el 3 de diciembre de 1989.

OROGRAFÍA.- Dos cordilleras sobresalen en territorio puyanguense: La de Alamor y la de los Obreros en la que predominan el Cerro Negro y Curiachi. La cordillera de El Limo se divide en los ramales; Canoas,

Puerto Nuevo, Banderones, Gentil y Achiral. Los ríos: Puyango, el más caudaloso, sirve de límite con el Oro y Perú, desemboca en el Océano Pacífico con el nombre de río Tumbes; el río Alamor nace en las estribaciones de la cordillera de Guachanamá, en su recorrido pasa por los cantones Pindal y Zapotillo y deposita sus aguas en el Océano Pacífico, además tenemos importantes quebradas como la del Ingenio, Cochurco, Shoa, (Tunima).

PRODUCCION.- Los principales productos: café, maíz, zarandaja, banano, caña para sacar panela o aguardiente, En el aspecto ganadero, el vacuno, porcino, equino y aves de corral. Cítricos; naranjas, limones y más frutas tropicales.

VÍAS DE COMUNICACIÓN

Carretera: Principales.- Loja-Alamor y Alamor-Arenillas

Secundarias: Alamor, Vicentino, Ciano, Arenal.

Alamor, El Limo, Mangaurco.

Alamor, El Derrumbo, Puyango (Puente Viejo)

Alamor, Chaquinal, Pindal.

Teléfonos.- Discado directo en Alamor con más de 300 líneas. Discado directo en Vicentino, Mercadillo, Ciano, El Limo, y Naranjal, con una línea en cada parroquia. Últimamente se dispone del servicio de telefonía celular.

FIESTAS CÍVICAS Y RELIGIOSAS

- 23 de enero, aniversario de cantonización de Puyango.
- 16 de julio, fiesta comercial y religiosa en homenaje a la Virgen de El Carmen.
- 15 de agosto, fiesta comercial y religiosa en homenaje a la Virgen de la Asunción.
- 14 de septiembre fiesta comercial y religiosa en honor a nuestro Señor de Girón, en Mercadillo.
- 8 de diciembre, fiesta comercial y religiosa en honor a la Inmaculada Concepción.

INSTITUCIONES

Públicas.- Jefatura Política, Municipio, Compañía de Infantería Nro.8 Alamor, Sub-jefatura de Tránsito, Comisaría Nacional, Juzgado Décimo Séptimo de lo civil de Loja, Notarías 1ra y 2da. Registraduría de la propiedad, Registro civil, Hospital, UNE, BNF, Agencia de Servicios Agropecuarios en Alamor y Mercadillo, Campamento de Obras Públicas, CNT, Despacho Vicarial, Patronato de Amparo Social del Niño y la Familia, Patronato de Amparo Social Municipal.

Privadas.- Sindicato de choferes profesionales, Cooperativas Cafetaleras, Centro Agrícola, Asociación de matarifes, Cámara de Comercio, Unión de Mujeres Alamoreñas, Cruz Roja, Liga Deportiva Cantonal, Asociación

Cultural de Puyango, Adscrita de la casa de la Cultura de Loja, Fundación Cultural Puyango, sub-Agencia de COFENAC, etc.

FUNDACIONES: PETRINO, Manos Unidas

Instituciones Educativas.- Instituto Tecnológico Universitario de la UNL; Centro Asociado Universitario de la UTPL, 8 jardines de Infantes, 93 escuelas de nivel primario, 9 colegios, tres centros artesanales en Alamor, Mercadillo y Vicentino.

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE

En la ciudad de Alamor del Cantón Puyango, prestan servicio de transporte las siguientes empresas, que se categorizan en:

Transporte Interprovincial:

- Cooperativa Loja con turnos a Huaquillas, Machala, Guayaquil, Quito, Nueva Loja, Zapotillo, Macará, Loja.
- CIFA, con turnos a Huaquillas y Machala.
- Cooperativa Unión Cariamanga de Alamor a Loja y Huaquillas con turnos diarios.

Transporte Intercantonal

- COTIAL con turnos a Huaquillas y Machala.

Transporte Interparroquial:

- Trans. Alamor con turnos a Huaquillas y Machala.

Cooperativas de Taxis:

- Alamoreño.
- 23 de Enero.

⁴Estas empresas funcionan con oficinas independientes y no hay un ente regulador de las mismas en el cantón. Las mismas que frecuentan

⁴El Instituto Nacional de Estadística y Censos, VI Censo de Población y vivienda, realizado el 25 de noviembre del año 2001.

⁴Informe anual 2008 de Sub jefatura de Tránsito Puyango Pág. 8.

⁴Resumen de Permisos de tránsito y Transporte del Municipio de Puyango.

diariamente según los turnos que les corresponda. Así tenemos el número de empresas que concurren regularmente en este cantón:

CUADRO N° 1

Nº	COOP. DE TRANSPORTE CIUDAD DE ALAMOR	CANT.VEH.
	TRANS. INTERPROVINCIAL	
1	COOP. LOJA	9
2	COOP. UNION CARIAMANGA	6
3	COOP. CIFA	3
	TRANS. INTERCANTONAL	
4	COOP. COTIAL	10
	TRANS. INTERPARROQUIAL	
5	COOP. TRANS. ALAMOR	25
	T O T A L	53

FUENTE: EMPRESAS DE TRANSPORTE
ELABORACIÓN: EL AUTOR

MATERIALES

Y

MÉTODOS

e. MATERIALES Y MÉTODOS

Para realizar el presente trabajo de carácter investigativo fue necesario el uso de diversos materiales, métodos y técnicas.

MATERIALES

Entre los materiales tenemos los siguientes: lápices, esferográficos, borrador, papel bond, libreta de campo, calculadora, computadora, impresora, tinta de impresora, CD, flash memory, impresiones, empastados y transporte.

MÉTODOS

Para el desarrollo de la presente investigación se utilizaron los siguientes métodos:

Método Científico el cual nos ayudó a describir y analizar los hechos y acontecimientos suscitados en el sector urbano vehicular de la ciudad de Alamor, con el fin de conocer la fundamentación teórica que respalda lo investigado.

Método Inductivo.- Se utilizó para determinar los resultados generales del proyecto, este método se utilizó al momento de formular, analizar e interpretar, los resultados de la información obtenida de las entrevistas y encuestas las cuales proporcionaron información confiable para la toma de

decisiones en cuanto a la creación del terminal terrestre de la ciudad de Alamor.

Método Deductivo.- Este método permitió conocer los servicios que prestará la terminal terrestre así como el número de frecuencias establecidas para la llegada y salida de las unidades de transporte de pasajeros y a vez nos sirvió para la formulación de las conclusiones y recomendaciones.

Técnicas

Las técnicas que se empleó en el trabajo investigativo son las siguientes:

La Observación Directa sirvió para realizar un acercamiento para conocer las necesidades reales del transporte en la ciudad de Alamor, para conocer su situación social-económica y su organización vehicular.

La Encuesta.- Se realizó con el propósito de obtener información necesaria de la población para conocer las necesidades en lo referente al servicio de transporte interprovincial, rural.

La Entrevista.- La entrevista fue aplicada a las autoridades competentes de la ciudad de Alamor (Alcalde, Concejales, Jefe de Transito de Alamor, Jefe Político, Gerentes de las Cooperativas), con el propósito de conocer la situación de la realidad del servicio de transporte.

Procedimientos

Con el fin de conocer el ambiente externo se aplico encuestas a la población de Alamor y entrevistas a las autoridades y a los Choferes/propietarios de las unidades de transporte terrestre de pasajeros y mercancías los mismos que brindan sus servicios cotidianamente en esta ciudad. Estas encuestas y entrevistas permitieron recolectar la información útil, adecuada y necesaria, para conocer la realidad de las empresas de transporte de pasajeros y como se desenvuelven en la localidad.

Proyección de la Población de las parroquias de la ciudad de Alamor.

CUADRO Nº 2

PARROQUIA	POBLACIÓN URB. Y RURAL 2001	TAZA CREC. $1 + i^n$	ACTUALIZACIÓN POBLACION URBANA Y RURAL 2010
ALAMOR	7730	1.024 ⁹	9570
CIANO	1619	1.024 ⁹	2004
EL ARENAL	1220	1.024 ⁹	1510
EL LIMO	2428	1.024 ⁹	3005
MERCADILLO	1116	1.024 ⁹	1381
VICENTINO	1357	1.024 ⁹	1680
TOTAL	15470	1.024 ⁹	19150

FUENTE: INEC 2001

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Para la presente investigación se tomo la población total de la ciudad de Alamor, la cual es de 19150 habitantes proyectada al 2010, con tasa de crecimiento del 1.024%. Teniendo una muestra de 391.

TAMAÑO DE LA MUESTRA

<p>n = tamaño de la muestra</p> <p>N= Población total</p> <p>E= error experimental 5%.</p>

MUESTRA

$$n = \frac{N}{1 + N E^2}$$

$$n = 19150 / 1 + 19150 (0.05)^2$$

$$n = 164328 / 48.87$$

$$n = 391.81$$



De acuerdo a la fórmula aplicada se pudo establecer el número de encuestas a aplicar a los habitantes de la ciudad de Alamor, que son en un número de 391 encuestas, distribuidas en las diferentes parroquias como lo demuestra el siguiente cuadro.

DISTRIBUCION MUESTRAL

CUADRO N° 3

PARROQUIAS	POBLACION 2010	% DE POBLACIÓN	MUESTRA
ALAMOR	9570	50%	196
CIANO	2004	10%	39
EL ARENAL	1510	8%	31
EL LIMO	3005	16%	63
MERCADILLO	1381	7%	27
VICENTINO	1680	9%	35
TOTAL	19150	100%	391

FUENTE: INEC 2001

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Fue necesario además conocer el número de unidades y frecuencias establecidas en la ciudad de Alamor con la finalidad de determinar el número de vehículos y las distintas empresas de transporte, que harían uso de esta terminal terrestre,

COOPERATIVAS Y PROPIETARIOS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE ALAMOR

CUADRO Nº 4

	TRANS. INTERPROVINCIAL	PROPIETARIOS
1	COOP. LOJA	9
2	COOP. UNION CARIAMANGA	6
3	COOP. CIFA	3
	TRANS. INTERCANTONAL	
4	COOP. COTIAL	10
	TRANS. INTERPARROQUIAL	
5	COOP. TRANS. ALAMOR	25
	T O T A L E S	53

FUENTE: EMPRESAS DE TRANSPORTE
LABORACIÓN: EL AUTOR

Fue necesario conocer el número de empresas que realizan el transporte de pasajeros para la aplicación de las entrevistas, relacionadas con el estudio de creación del terminal terrestre en la ciudad de Alamor, se direccionó una entrevista a 10 autoridades públicas competentes, a 53 choferes/propietarios de las respectivas unidades de transporte que prestan el servicio.

CUADRO Nº 5

ENTREVISTA	Cantidad
Autoriades principales del I. Municipio de Puyango (Alamor)	8
Jeje de Transito de Alamor y Jefe politico	2
TOTAL	10

ENCUESTA DIRIGIDA A CHOFERES/PROPIETARIOS UNIDADES DE TRANS. T.PASAJ	Cantidad
Conductores de las Unidades de Transporte Terretsre de Pasajeros Alamor	53
TOTAL	53

Fuente: Comisión de Transito de Alamor
Elaboración: el autor

PROCESO DE INVESTIGACIÓN

Para el desarrollo de la presente investigación fue necesario contar con proceso que contiene las siguientes partes:

En el estudio de Mercado, se investigó y se conoció la realidad local, urbana y vehicular de transporte de pasajeros para posteriormente direccionar una encuesta a la población y entrevistas a los choferes/propietarios de las unidades de transporte que frecuentan a la ciudad de Alamor y a las autoridades competentes de la localidad.

En cuanto al estudio Técnico, el objetivo del estudio técnico es definir el tamaño optimo de servicios tomando en consideración las necesidades de la población para lo cual se debe considerar el tamaño del proyecto la localización la distribución de la planta el proceso de servicio y la organización administrativa para la terminal terrestre de la ciudad de Alamor.

Para realizar el estudio de Impacto Ambiental sobre la implantación del Terminal Terrestre, se localizó el terreno donde intervino un profesional de especialidad para determinar los impactos positivos y negativos que causaría al medio ambiente la construcción de esta infraestructura. Con los datos obtenidos en los estudios anteriores se procedió a realizar el estudio Financiero que nos permitió conocer sus presupuestos, costos y

financiamiento y determinar su evaluación y análisis que nos sirvió para demostrar la factibilidad del proyecto.

RESULTADOS

f. RESULTADOS

Para el estudio de mercado fue necesario aplicar encuestas a los habitantes de la ciudad de “Alamor” para conocer la factibilidad de la creación del Terminal Terrestre.

ENCUESTA APLICADA A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE ALAMOR.

1. ¿Usted viaja a diferentes lugares de la provincia y del país?

CUADRO Nº 6

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
SI	391	100%
NO	0	0%
TOTAL	391	100%

FUENTE: ENCUESTAS
ELABORACIÓN: EL AUTOR

Interpretación

De las encuestas aplicadas a los habitantes de las parroquias rurales y urbanas de la ciudad de Alamor, correspondiente a la primera pregunta expresaron el 100% que si viajan a diferentes lugares de la provincia y del país.

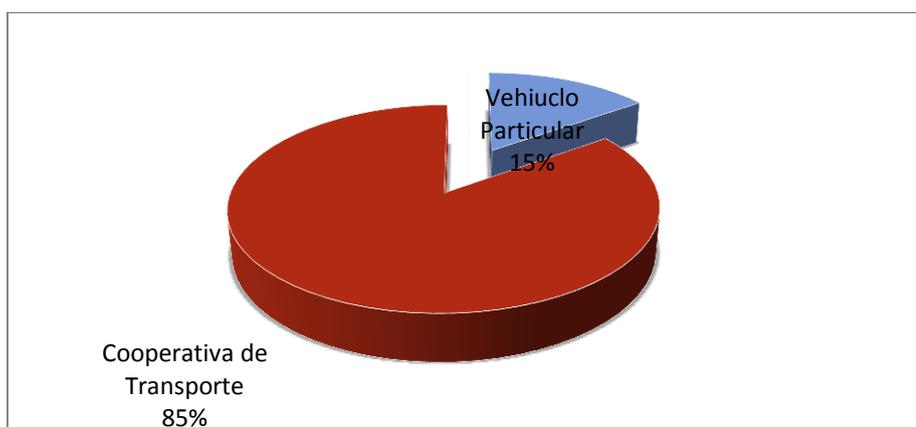
2.- ¿Qué tipo de vehículo Ud. utiliza para viajar?:

CUADRO N° 7

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Vehículo particular	59	15%
Vehículo de cooperativa de transporte interprovincial	332	85%
TOTAL	391	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO N° 5



Interpretación

Del total de las encuestas realizadas, el 15% de los habitantes manifestaron que utilizan vehículos particulares, es decir, utilizan su propio transporte para viajar; mientras que el 85% indicó que viajan a diferentes lugares en cooperativa de transporte.

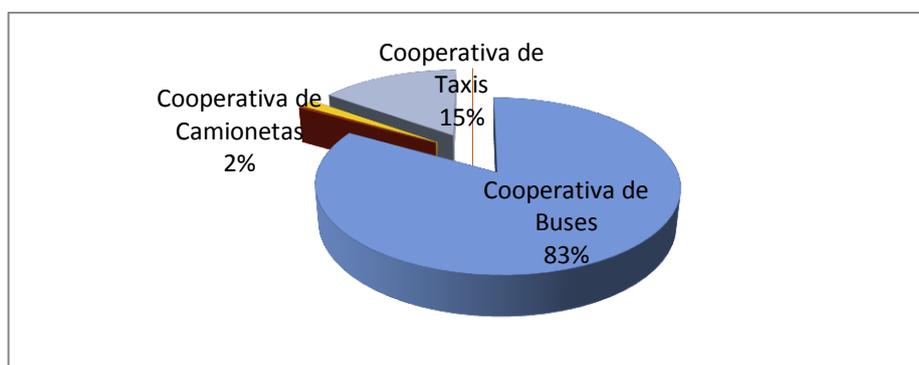
3. ¿Cuál es el servicio de transporte que Ud. utiliza para viajar?

CUADRO Nº 8

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Cooperativa de Buses	325	83%
Cooperativa de Taxis	60	15%
Cooperativa de Camionetas	6	2%
TOTAL	391	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÀFICO Nº 6



Interpretación

En lo que respecta a esta pregunta del total de las encuestas que se realizó a los habitantes de la ciudad de Alamor, se obtuvo los siguientes resultados, el 83% si están dispuestos a viajar en cooperativa de buses; el 2% utiliza cooperativa de camionetas, el 15% utiliza taxis.

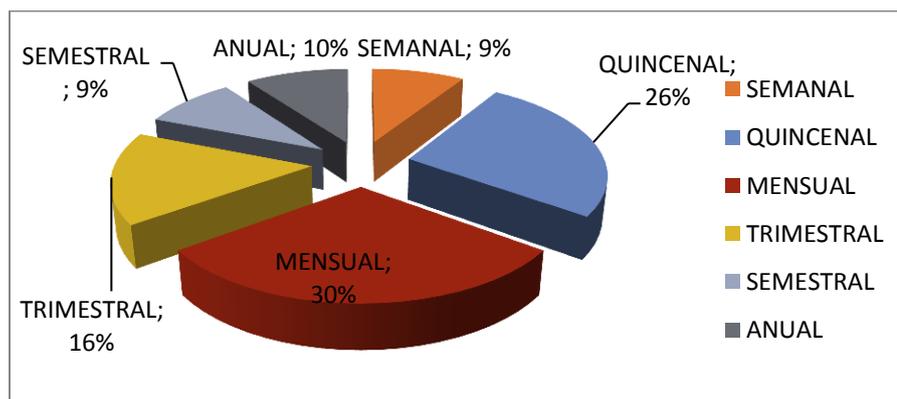
4. ¿Con que frecuencia viaja usted?

CUADRO N° 9

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Semanal	37	9%
Quincenal	101	26%
Mensual	117	30%
Trimestral	61	16%
Semestral	35	9%
Anual	40	10%
TOTAL	391	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO N° 7



Interpretación

Con relación a la pregunta N° 4 la cual hace referencia a la frecuencia de viajes, el 9% manifestó que viaja cada semana, el 26% expresaron que viajan cada quinde días, el 16% explicaron que viajan cada tres meses,

así también el 9% dijeron que viajan cada seis meses, el 10% indicaron que viajan cada a año.

5. ¿Indique en qué lugar Ud. Espera el transporte para viajar?

CUADRO N° 10

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
En las afueras de la oficina de la cooperativa	276	70%
En las aceras de la vía o carretera	115	30%
TOTAL	391	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO N° 8



Interpretación

En las encuestas aplicadas y refiriéndose a la quinta pregunta se ha obtenido los siguientes resultados, el 70% por seguridad se embarca en las afueras de las oficinas de las cooperativas y el 30% por diferentes

motivos se embarcan en las aceras de la vía por donde pasa la unidad de transporte.

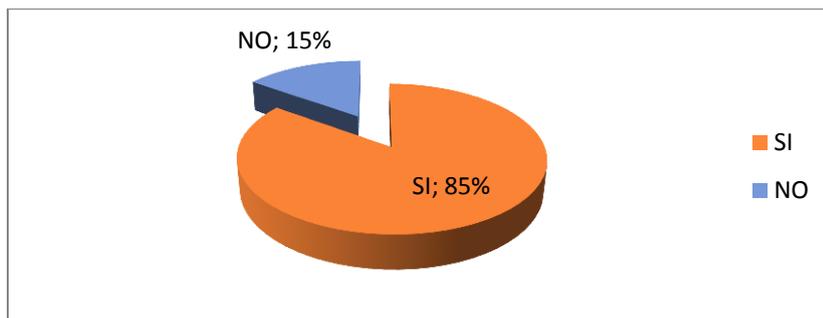
6. ¿Cree Usted que la creación del Terminal Terrestre contribuiría a la organización vehicular?

CUADRO Nº 11

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
SI	332	85%
NO	59	15%
TOTAL	391	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO Nº 9



Interpretación

Al consultar sobre el aporte que daría el terminal terrestre a la organización vehicular se obtuvo los siguientes resultados, el 85% que es porcentaje significativo manifestaron que si contribuiría en la organización vehicular, mientras que el 15% considera que no contribuirá con la organización vehicular.

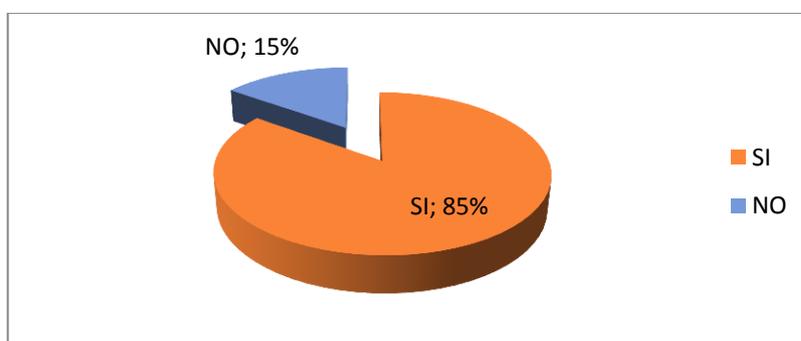
7. ¿Estaría usted de acuerdo que se creara un Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor?

CUADRO Nº 12

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
SI	325	83%
NO	66	17%
TOTAL	391	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO Nº 10



Interpretación

Con respecto a esta pregunta en la cual se hace conocer sobre la creación de esta terminal el 85% está de acuerdo y un 15% no está de acuerdo.

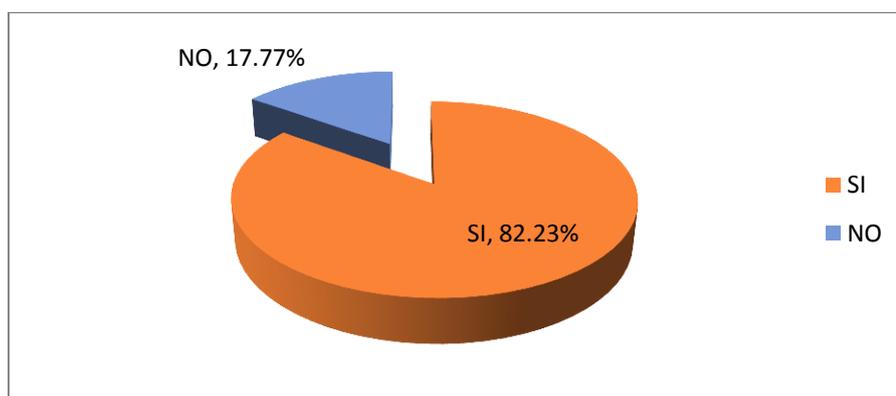
8. ¿Usted haría uso de los servicios del Terminal Terrestre?

CUADRO N° 13

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
SI	273	82.23%
NO	59	17.77%
TOTAL	332	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO N° 11



Interpretación

De la información recopilada con respecto a esta pregunta podemos determinar que, el 82.23% manifestaron que si harían uso de los servicios del terminal terrestre, y el 17.77% no haría uso de la terminal terrestre.

9. ¿Cree usted que el Terminal Terrestre debe contar con servicios como?

CUADRO Nº 14

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Restaurante	273	100%
Cabinas Telefónicas	273	100%
Almacenes	273	100%
Cibers (internet)	220	80.59%
Despensas	273	100%
otros	254	93.04%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

Interpretación

Del total de encuestados; manifestaron que la terminal terrestre debe contar con estos servicios lo cual representa el 100% manifestó que los Restaurantes, las cabinas telefónicas, los Almacenes son considerados como servicios importantes para el usuario, y 80.59% indicaron que los Cibers (Internet) y las despensas son complemento para brindar un buen servicio, y el 93.04% considera que deben haber otros servicios como: Farmacia, heladería, panadería según la necesidad del usuario.

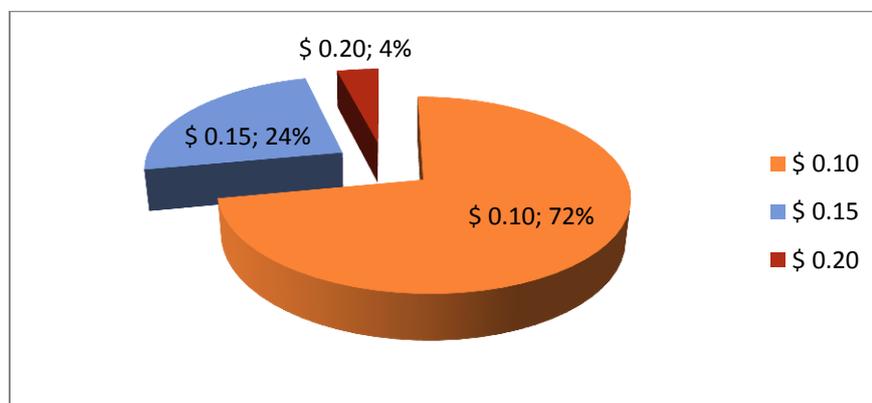
10. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por el ingreso a los andenes?

CUADRO Nº 15

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
\$0,10	197	72%
\$0,15	66	24%
\$0,20	10	4%
TOTAL	273	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO Nº 12



Interpretación

En esta pregunta sobre cuánto estaría dispuesto a pagar por el ingreso a los andenes, se obtuvo los siguientes resultados, el 72% manifestaron que \$ 0.10 de dólar es el precio que estarían dispuestos a cancelar, el 24% explicó que \$ 0.15 de dólar es un precio real y que estaría dispuesto a pagar, y el 4% expresó su buena colaboración para con el desarrollo de esta ciudad y concretó que \$ 0.20 de dólar es un valor accesible.

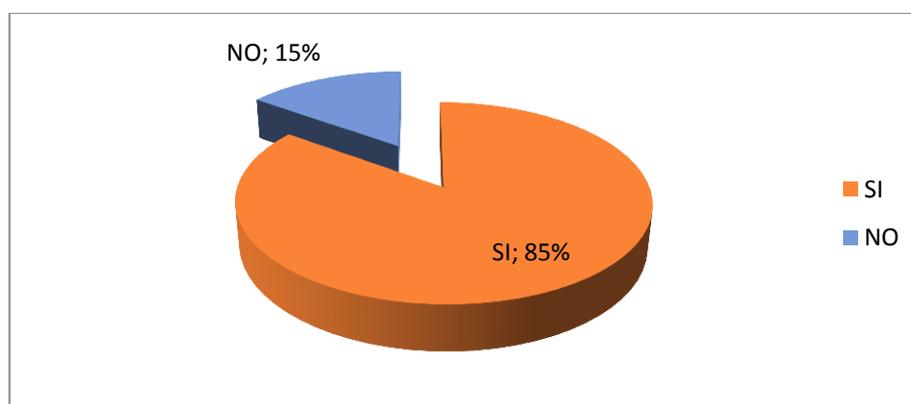
11. ¿Los transportistas y los arrendatarios de locales tienen que realizar convenios para el Mantenimiento del Terminal Terrestre?

CUADRO Nº 16

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Si	232	85%
No	41	15%%
TOTAL	273	100%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÀFICO Nº 13



Interpretación

De los datos adquiridos en esta pregunta se puede determinar que el 85% manifestó que si es necesario el convenio para cubrir con el mantenimiento de la terminal terrestre, y el 15% restante considera que es función del municipio.

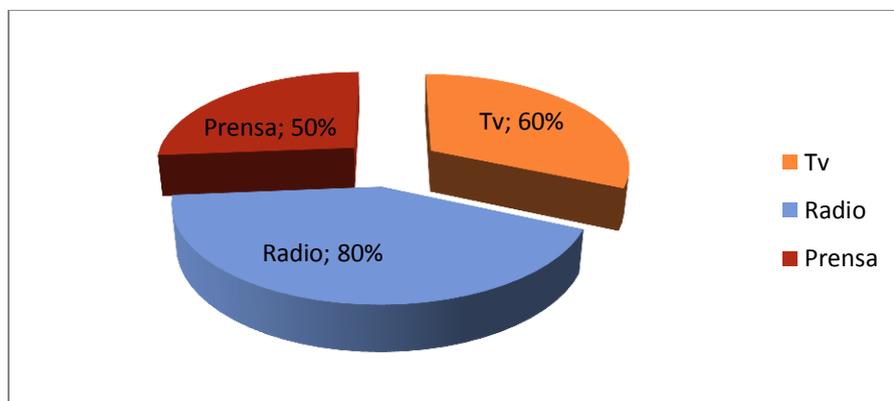
12. ¿Porque medios de comunicación le gustaría informarse acerca de este servicio?

CUADRO Nº 17

VARIABLE	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Tv	164	60%
Radio	218	80%
Prensa Escrita	137	50%

FUENTE: ENCUESTA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO Nº 14



Interpretación

En lo que se refiere a esta pregunta, el 60% manifestó que le gustaría conocer este servicio por medio de la televisión, el 80% de los encuestados indicaron que por la radio también les gustaría conocer este servicio, y el 50% manifestaron que la prensa escrita es otro medio por el cual se promocionaría la terminal terrestre de la ciudad de Alamor.

ENTREVISTAS APLICADAS A LOS TRANSPORTISTAS

1. ¿Cómo considera usted que afecta el embarque y desembarque en el centro de la ciudad de Alamor?

Los transportistas consideran que si existe un prejuicio con el embarque y desembarque de personas y mercancías en el centro urbano, hay riesgos de accidentes en las horas pico, además hay que reconocer que dado el tamaño y peso de las unidades es conflictivo estacionar los vehículos particulares adiciona al daño que ocasionan a la calzada. Estos son los principales inconvenientes, sin tomar en cuenta la contaminación, emitida por los tubos de escape que emanan humos con elementos tóxicos.

2. ¿Usted haría uso de las instalaciones si se creara un Terminal Terrestre?

Los entrevistados consideran que estarían dispuestos a utilizar las instalaciones del terminal terrestre; haciendo connotar la importancia de las instalaciones que tendrían la Terminal Terrestre. Manifestando así, que una infraestructura de esta magnitud prestaría muchos beneficios a los usuarios; por comodidad y facilidad para viajar.

3. ¿Qué tipo de servicios cree Usted que debería tener la nueva Terminal Terrestre?

Un terminal terrestre debe prestar la mayor cantidad de facilidades para los viajeros y usuarios, dado que hay viajes cortos; también hay personas que viajan de paso a la provincia del Oro, y en tal caso, sus muchas horas de viaje demandan necesidades como: alimentación, farmacia entre otros, necesidades que tienen que ser suplidas rápidamente en un solo lugar.

Los servicios que deberá tener la terminal son: restaurantes, cabinas telefónicas, bazares, farmacias, gabinetes de belleza, entre otros.

4. ¿Estaría de acuerdo que el municipio intervenga en la creación de la Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor?.

Los entrevistados, expresan que el municipio del cantón Puyango, si tiene la facultad, capacidad para intervenir y asumir esta responsabilidad como una entidad pública puesto que dispone de los recursos humanos y materiales para su administración.

5. ¿Cree Ud. que se organizaría el transporte de pasajeros con la creación de la nueva Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor?

Los entrevistados manifiestan que si se puede organizar los vehículos de transporte terrestre mediante la creación de la Terminal Terrestre. Por

cuanto todas las unidades están sometidas a un reglamento u ordenanza, el mismo que sería emitido por el municipio para mantener el orden vehicular sobre todo en el sector urbano.

6. ¿Según su criterio debería establecerse un convenio entre el municipio y los transportistas con la finalidad de cubrir los costos de mantenimiento?

De las entrevistas realizadas a los conductores de las unidades de transportes que frecuentan en esta ciudad, respondieron que si es necesario realizar el convenio para dar mantenimiento al terminal terrestre. En cuanto al convenio que deberá darse entre los conductores o propietarios de las unidades de transporte de pasajeros y el municipio de Puyango, será mediante acuerdos, comprometiéndose a pagar un impuesto, al momento de hacer uso de las instalaciones de la terminal terrestre.

7. ¿La Implementación del terminal terrestre aportaría al desarrollo socio-económico del cantón?

Los entrevistados manifestaron que sí se produciría un beneficio socio-económico a la ciudad, y puntualizan las ventajas económicas que se atraería si se llevaría a cabo la ejecución del proyecto de la terminal

terrestre en esta ciudad. Esto, por que generaría ingresos al momento de atraer más turismo interno como externo, el mismo que crearía fuentes de trabajo para sus habitantes, al mismo tiempo que habría más flujo comercial, dinamizando de tal manera la economía.

8. ¿Cuánto estaría dispuesto a pagar por el arrendamiento de los locales?

Los entrevistados manifestaron que para el costo de arrendamiento se debería considerar el espacio, y ubicación, el mismo que no sobrepase un costo de \$10 por metro cuadrado y como máximo dos oficinas por empresa de transporte.

9. ¿Cree que la Terminal debe contar con personal de seguridad?

Los consultados manifestaron que es importante contar con este personal con la finalidad de precautelar la seguridad personal y material de usuarios y transportistas.

DISCUSIÓN

g. DISCUSIÓN

ESTUDIO DE MERCADO

SEGMENTACIÓN DE MERCADO

La segmentación de mercado consiste en dividir el mercado en grupos de compradores. Esto nos ayuda a conocer los posibles clientes potenciales que tendremos a futuro en nuestra empresa, para ello utilizamos:

- ✓ La Segmentación Geográfica
- ✓ La Segmentación Demográfica

LA SEGMENTACIÓN GEOGRÁFICA

La empresa de servicios “**La Terminal Terrestre “Alamor” Cía. Ltda.**”, se encontrará ubicada al sur-oeste de la Provincia de Loja, específicamente en el cantón Puyango.

MAPA DEL CANTON PUYANGO

GRÁFICO N° 15



Características:

CUADRO Nº 18

Cabecera Cantonal	Alamor
Altitud	1354 m.s.n.m.
Temperatura Promedio	22 a 30°C.
Superficie	643 km ²
Clima	Templado, (cálido – húmedo)
Ubicación	Sur-occidente de la provincia de Loja
Límites	Norte : Cantón Paltas y la Provincia de El Oro
	Sur : Cantones Célica y Pindal
	Este : Parte del cantón Célica y Paltas
	Oeste : Cantón Zapotillo y República del Perú
División Política	1 parroquia urbana, 5 parroquias rurales
Parroquias Urbanas	Alamor
Parroquias Rurales	Vicentino, Mercadillo, El Limo, Ciano y El Arenal.

FUENTE: MUNICIPIO
ELABORACIÓN: EL AUTOR

CUADRO Nº 19

LOCALIDAD	NUMERO DE HABITANES 2001	FACTOR ACTUALIZACION $1 + i^n$	VALOR ACUALIZACION (2010)
SECTOR	POBLACIÓN	FORMULA TAZA DE CRECIMIENTO	TOTAL POBLACION
PROVINCIA DE LOJA	417000		
CANTÓN PUYANGO	15470	1.024 ⁹	19150

FUENTE: INEC 2001
ELABORACIÓN: EL AUTOR

La organización de servicio vehicular en el cantón Puyango, la Investigación para determinar la demanda para la implantación, está dirigida al sector de la ciudad, la misma que tiene una población de 19150 habitantes, total en las que se encuentran las áreas urbanas y rurales.

SEGMENTACIÓN DEMOGRÁFICA:

Población de estudio. (Zona urbana y Rural).

CUADRO Nº 20

PARROQUIA	POBLACIÓN URB. Y RURAL 2001	TAZA CREC. $1 + i^n$	ACTUALIZACIÓN POBLACION URBANA Y RURAL 2010
ALAMOR	7730	1.024 ⁹	9570
CIANO	1619	1.024 ⁹	2004
EL ARENAL	1220	1.024 ⁹	1510
EL LIMO	2428	1.024 ⁹	3005
MERCADILLO	1116	1.024 ⁹	1381
VICENTINO	1357	1.024 ⁹	1680
TOTAL	15470	1.024 ⁹	19150

FUENTE: INEC 2001
ELABORACIÓN: EL AUTOR

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

LA DEMANDA: La demanda es la suma de las decisiones independientes de los consumidores de un mercado que pretenden maximizar su utilidad. Este precepto asume, por supuesto, que los consumidores realizan elecciones racionales: éstas son precisamente las que se intentan modificar mediante la publicidad y el marketing.

DEMANDA POTENCIAL

La *Demanda Potencial*, está constituida por el total de la población puesto que los habitantes utilizan el servicio de transporte para movilizarse a los diferentes lugares de la provincia que está constituida por los 19150 que representa el 100%, que de acuerdo al tamaño de la muestra representan los 391 encuestados.

DEMANDA REAL

La *Demanda Real*, se la obtuvo ejecutando la operación de una regla de tres, con el propósito de conocer la cantidad de habitantes de la población total que son 19150 en relación al 85% que corresponde al tamaño de la muestra, los mismos que dijeron que si utilizan cooperativa de transporte para viajar a diferentes lugares de la provincia y del país.

CUADRO Nº 21

POBLACION	PORCENTAJE	TOTAL
19150	85%	16278

FUENTE: CUADRO 2 Y CUADRO 7
ELABORACIÓN: EL AUTOR

DEMANDA EFECTIVA

La *Demanda Efectiva*, de igual forma, es el cálculo del número de habitantes que son 16278 obtenidos en la demanda real por el 83% que corresponde al tamaño de la muestra, los mismos que dijeron que si estarían dispuestos a utilizar el Terminal Terrestre si este se implantare en la ciudad de Alamor; determinando así a 13511 habitantes como resultado

la demanda efectiva. Para realizar la proyección para la vida útil del proyecto se considerara la tasa de crecimiento dada por el INEC para el cantón Puyango la misma que es de 1.024% de crecimiento anual.

CUADRO N° 22

POBLACION	PORCENTAJE	TOTAL
16278	83%	13511

FUENTE: CUADRO 8,12 Y 21
ELABORACIÓN: EL AUTOR

ANÁLISIS DE LA OFERTA

La oferta es considerada como la cantidad de bienes o servicios que los productores están dispuestos a colocar en el mercado en un momento dado y a un precio determinado.

De acuerdo a las preguntas realizadas en las entrevistas a los transportistas, se pudo determinar que el número de empresas de transporte que brinda este servicio operan dentro de la ciudad. Es por ello que las cooperativas de transporte de pasajeros en la actualidad se encuentran con oficinas en diferentes lugares de la ciudad de Alamor, bajo su responsabilidad, distribuyendo las unidades a los diferentes destinos, según las rutas y turnos organizados previamente.

Cabe recalcar que este grupo de pequeñas organizaciones, se encuentran dispersas en diferentes lugares del centro de la ciudad, causando alteraciones en el casco urbano. Según las entrevistas

realizadas, estas cooperativas, hoy en día, anhelan un cambio donde se proponga dar una mejor atención y servicio, una mejor imagen que aporte a la organización y al desarrollo de esta ciudad.

De acuerdo a la información obtenida se pudo determinar que la oferta es nula en este tipo de servicios por cuanto no existe una terminal terrestre que brinde este tipo servicio de embarque, desembarque y de organización vehicular.

BALANCE ENTRE LA OFERTA Y DEMANDA

Este balance se logra tomando en consideración el total de la oferta y la demanda efectiva dando como resultado la demanda insatisfecha de servicios de transportes, esta información será útil para realizar el cálculo de la capacidad instalada y utilizada de la nueva terminal terrestre.

En el siguiente cuadro se da a conocer dicho balance:

Demanda Insatisfecha

CUADRO Nº 23

AÑO	PERIODO	DEMANDA EFECTIVA	OFERTA	DEMANDA INSATISFECHA
2010	0	13511	0	13511
2011	1	13549	0	13549
2012	2	13789	0	13789
2013	3	13930	0	13930
2014	4	14073	0	14073
2015	5	14217	0	14217
2016	6	14363	0	14363
2017	7	14510	0	14510
2018	8	14658	0	14658
2019	9	14808	0	14808
2020	10	14960	0	14960

FUENTE: CUADRO 22
ELABORACIÓN: EL AUTOR

PLAN DE COMERCIALIZACIÓN

ESTRATEGIAS DE MERCADO

En este punto y previo a efectuar la inversión es de vital importancia considerar las estrategias que nos permitan mantenernos en el mercado para lo cual se tomará en cuenta los elementos de la muestra de mercado como son servicio precio plaza y publicidad.

Esta combinación permitirá definir con exactitud cuáles son las características de nuestros clientes efectivos y potenciales; lo que posibilitará ubicar los servicios correctamente, definir políticas, precios, y establecer nuestra estrategia de comunicación.

SERVICIO

El servicio que prestará la Terminal Terrestre de la ciudad de Alamor, será por la utilización de los medios de transporte de pasajeros organizadamente, el mismo que se efectuará en turnos según la empresa de transporte inter-parroquial inter-cantonal, inter-provincial, esto de acuerdo al lugar de destino del usuario. El servicio de las cooperativas de taxis y de camionetas será de acuerdo a los turnos programados, dependiendo de la utilización por parte de los usuarios que llegan a la terminal terrestre por motivo de viaje u otras razones.

Entre los servicios a ofrecerse en la terminal, se contará con servicios de: restauran, almacenes, cabinas telefónicas, Ciber (internet), despensas otros; los mismos que satisfagan las necesidades de los usuarios.

PRECIO

El precio se establecerá de acuerdo a la salida de vehículos, Ingreso de personas a las instalaciones de partida, Servicio adicional (Arriendo de locales y vía externa).

- Canal de comercialización (Servicio - Usuario)
- Poder adquisitivo de los usuarios.

Una vez analizado minuciosamente cada uno de estos factores anteriormente mencionados, se planteará valores convenientes y de acuerdo a las expectativas de la organización; los mismos que se han establecido en el estudio de mercado, los que van de acuerdo a la frecuencia o turno de las cooperativas de transporte de pasajeros, así tenemos: \$0,20 para los turnos inter-parroquiales; \$0,30 para los turnos inter-cantonales; \$0.60 para los turnos inter-provinciales. La cooperativa de taxis pagará mensualmente por utilización de la vía un valor de \$700.00; mientras que la cooperativa de camionetas pagará un valor de \$50.00 por utilización de la vía.

Por el ingreso a los andenes de embarque y desembarque a los vehículos de transporte en el terminal terrestre, los usuarios pagaran un valor de \$0.10 por persona adulta; \$0.05 los estudiantes, niños, discapacitados y tercera edad.

Otros valores que constaran como ingresos económicos son los arriendos de locales comerciales y oficinas que será de \$10.00 el metro cuadrado.

Todos estos precios que constaran como ingresos, serán regulados de acuerdo a la situación económica y paralelamente a los valores de otros terminales terrestres del país, similares a este; esto, con el fin de encontrar el equilibrio benefactor para las dos partes interesadas.

PLAZA

La plaza está constituida por los diferentes lugares de destino que pueden ser de transporte inter-parroquial inter-cantonal, inter-provincial; Para lo cual se ha considerado optar como canal de comercialización el camino más corto, que permitirá proveer un servicio directo entre el servidor y el usuario que es el consumidor final, tratando de brindar un servicio de calidad eficiencia y seguridad.

GRÁFICO N° 17



PUBLICIDAD.

De acuerdo a los resultados de la pregunta 10 cuadro 17; se llegó a la conclusión de establecer la publicidad mediante la cual se va a dar a conocer los servicios que presta la Terminal, los mismos que será por medio de radio y televisión, siendo estos los medios más solicitados por

parte de la ciudadanía; además se contará con la postventa (Valor agregado) esta mediante la realización de supervisiones y controles permanente para una correcta utilización de este servicio, con el fin de brindar asesoramiento a los empleados para que puedan progresivamente ofrecer un servicio calidad.

ESTUDIO TÉCNICO

ESTUDIO TÉCNICO

En el estudio técnico de investigación que se está queriendo llevar a cabo, se contemplan los aspectos técnicos operativos necesarios en el uso eficiente de los recursos disponibles para el servicio que se desea implementar y, en el cual se analiza y se determina el tamaño óptimo del lugar de servicio, la localización, las instalaciones y la organización requerida en el proyecto.

De este estudio se deriva la posibilidad de llevar a cabo una valorización económica de las variables técnicas del proyecto, que permitan una apreciación exacta o aproximada de los recursos necesarios para el proyecto; además de proporcionar información de utilidad al estudio económico-financiero.

El estudio técnico define los aspectos fundamentales de la ingeniería del proyecto tales como:

- Definir el tamaño y capacidad del proyecto.
- Determinar la localización más adecuada.
- Establecer la distribución y diseño de las instalaciones.
- El proceso de servicio.
- Estudio de impacto ambiental.
- Estudio organizativo.

TAMAÑO Y CAPACIDAD DEL PROYECTO.

La determinación y análisis de este punto resulta importante para la posterior realización y evaluación del proyecto porque permitirá en primer instancia llevar a cabo una aproximación de costos involucrados en las inversiones necesarias para la realización y puesta en marcha del proyecto, que con lleven a un grado óptimo de aprovechamiento conforme a lo requerido por un tamaño y capacidad determinados.

El tamaño y capacidad de este proyecto en particular, se debe a dos aspectos principalmente: la gran demanda insatisfecha que se pretende sea cubierta por el proyecto y a la dimensión del área total con que contaría la edificación será de 10000 metros cuadrados, disponible para la construcción de las instalaciones del proyecto a ejecutarse.

Tanto la determinación del tamaño como la capacidad que tendrá la infraestructura, serán de mucha utilidad para la estimación de las inversiones necesarias que mejor se ajusten a las necesidades del mismo y para cálculos futuros en las siguientes etapas del proyecto (Estudio económico-financiero y evaluación económica).

La disponibilidad en el suministro de recursos, tanto materiales como humanos y financieros no representan en este caso, factores que condicionen o limiten el tamaño y capacidad planteados para este

proyecto, puesto que existe la disponibilidad deseada en cuanto a tiempo, cantidad y calidad.

El tamaño del presente proyecto está relacionado directamente con la demanda insatisfecha de servicios la misma que es de 13549 servicios de transporte.

De este total de demanda Insatisfecha el presente proyecto pretende satisfacer un 70% para el primer año con el único fin de disminuir posibles riesgos en los servicios que se pretende brindar; es decir 9484 servicios al año; con un incremento gradual del 10% para los próximos 3 años; alcanzando del 4 al 10 año su capacidad del 100%, como se lo detalla en el cuadro N° 24.

Este porcentaje se ha establecido en base a la información proporcionada por los transportistas y la ciudadanía de la ciudad de Alamor.

CAPACIDAD INSTALADA Y UTILIZADA

CUADRO N° 24

Años	Capacidad Instalada	Porcentaje	Capacidad Utilizada
1	13549	70%	9484
2	13789	80%	11031
3	13930	90%	12537
4	14073	100%	14073
5	14217	100%	14217
6	14363	100%	14363
7	14510	100%	14510
8	14658	100%	14658
9	14808	100%	14808
10	14960	100%	14960

FUENTE: CUADRO 23
ELABORACIÓN: EL AUTOR

LOCALIZACIÓN

El primer punto a analizar será precisamente el que se refiere a la localización más adecuada para la instalación de la infraestructura.

Dividiéndose así en dos partes:

- a.- Macrolocalización
- b.- Microlocalización

MACROLOCALIZACIÓN.

La macrolocalización de los proyectos se refiere a la ubicación de la macrozona dentro de la cual se establecerá un determinado proyecto.

El punto de servicio se lo ubicara en un lugar estratégico como lo es en cantón Puyango, provincia de Loja, república del Ecuador.

GRÁFICO Nº 17

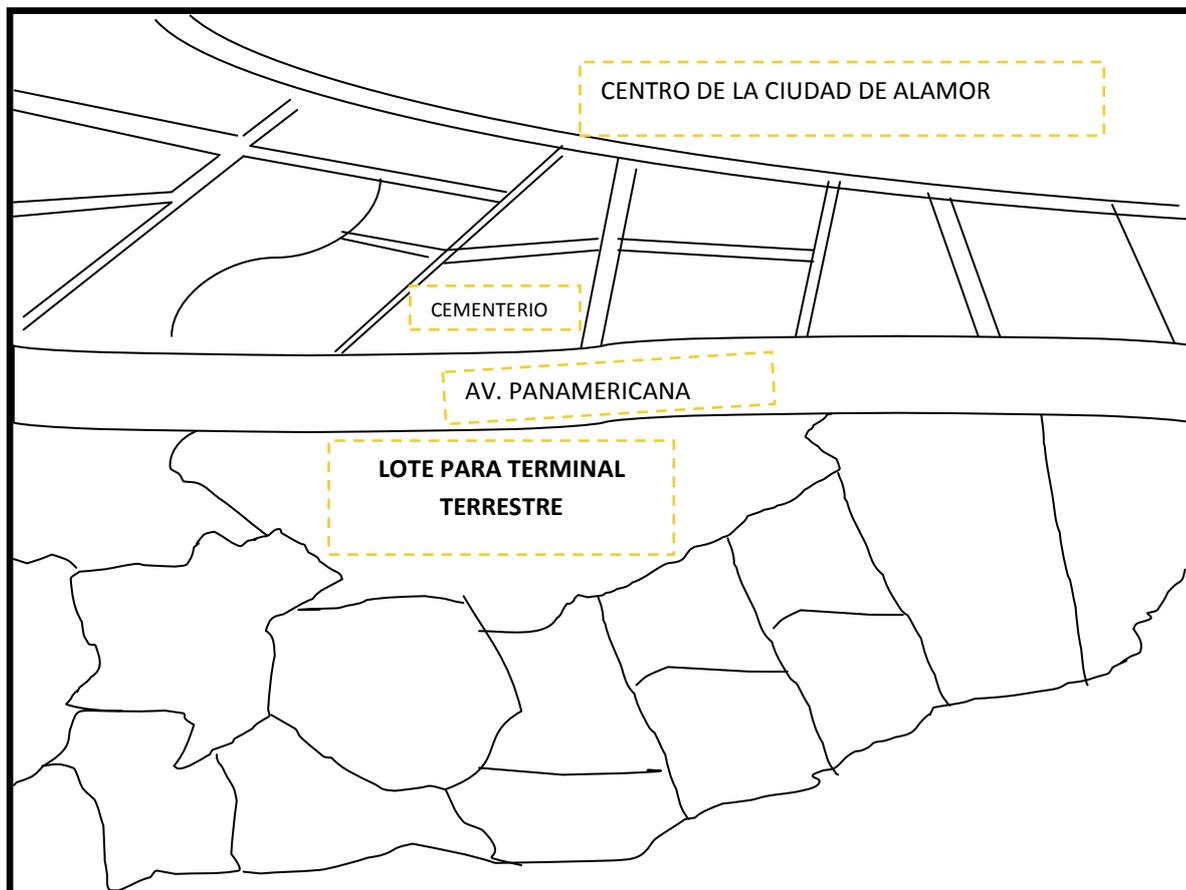


MICROLOCALIZACIÓN.

El análisis de microlocalización indica cuál es la mejor alternativa de instalación de un proyecto.

GRÁFICO N° 18

LUGAR PARA LA CONSTRUCCION DEL TERMINAL TERRESTRE DE ALAMOR



La infraestructura será ubicada viablemente en el sector sur-oeste de la ciudad de Alamor del cantón Puyango, frente al cementerio, lugar donde funcionara el Terminal Terrestre, según así lo establezcan las ordenanzas municipales. Lugar que contara con todos los servicios básicos como son: buena vía de acceso, para dar un buen servicio al usuario, energía eléctrica, alcantarillado, agua potable, línea telefónica entre otros; lo que nos facilitara llevar adelante la ejecución de este proyecto.

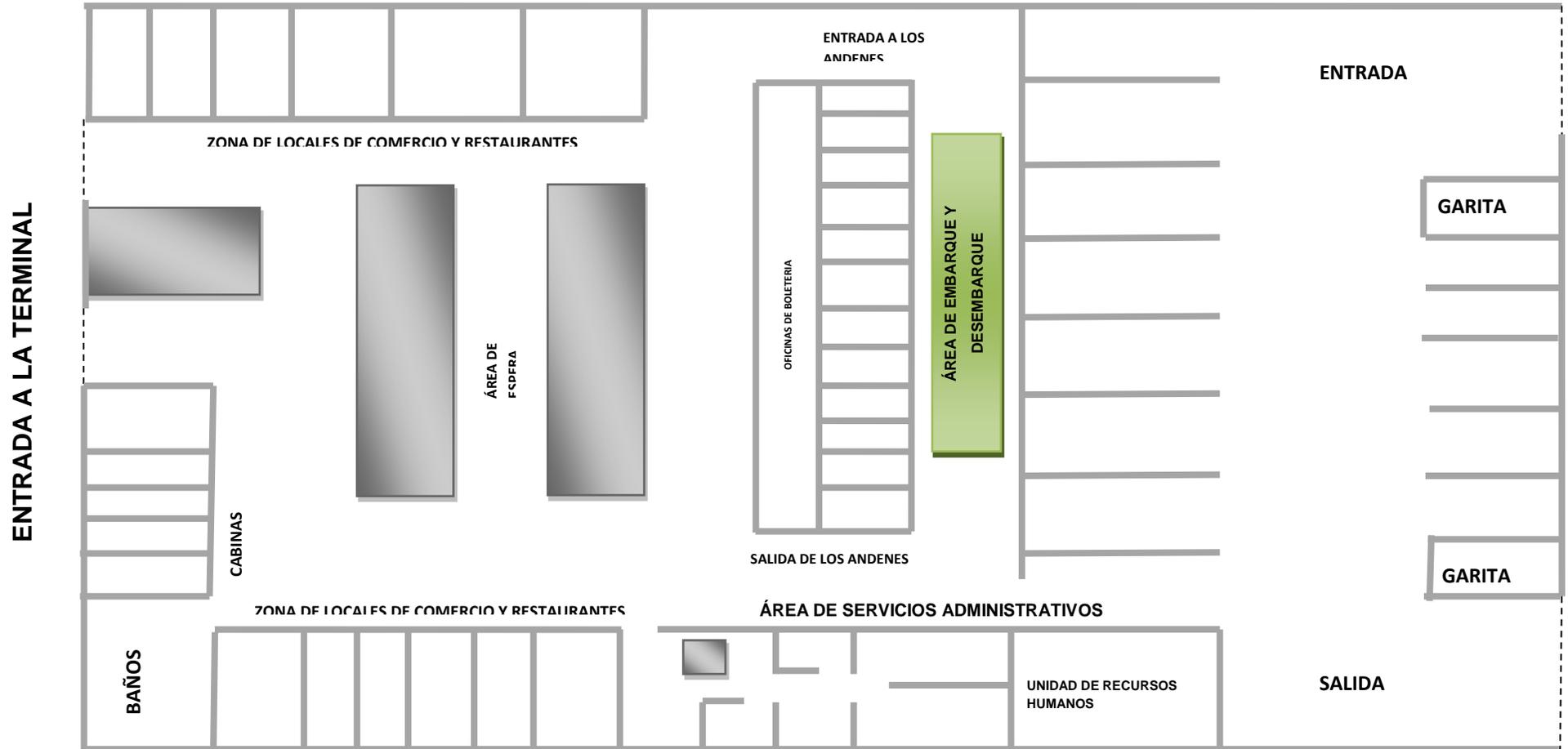
INGENIERIA DEL PROYECTO

DISTRIBUCIÓN Y DISEÑO DE LAS INSTALACIONES.

Para que la distribución y diseño de las instalaciones de un proyecto provean condiciones de trabajo aceptables, es preciso tomar en cuenta dos especificaciones en particular: funcionalidad y estética que proporcionen y optimicen la distribución eficiente entre cada una de sus áreas.

Dada la magnitud del terreno disponible para la instalación de la infraestructura. A continuación se proponen a consideración las posibles instalaciones que permitan la operación más económica y eficiente para aprovechar de la mejor manera posible los espacios y recursos de que se dispone, manteniendo a su vez las condiciones óptimas de seguridad y bienestar para quienes hagan uso de ellas, tomando en consideración las reglas de normatividad que deben cumplirse para su construcción.

GRÁFICO N° 19
DISTRIBUCIÓN Y DISEÑO DE LAS INSTALACIONES



ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO Nº 20

DISTRIBUCIÓN DE LAS INSTALACIONES



Vista principal del Terminal Terrestre



Salas de espera de pasajeros del terminal terr. Oficinas coop.de transporte (Boletería)



Oficinas coop.de transporte (boleterías) Entrada y salida para abordar buses de transp.



Dársenas salida unidades transporte (pasajeros).



Salas espera de coop. de transporte



Servicio de restaurante



Servicio comida rápida



Servicio de despensas



Servicio de almacenes



Servicio de telefónicas



Servicio de taxis (llegada y salida del T.T.)



Servicio de parqueadero para usuarios



Servicio de seguridad



Dársenas o patio de salida de unidades de transporte, embarque de pasajeros. (Interior)



Sector de espera unidades transp. en T.T.



Control unidades transp. en espera



Dársenas llegadas de buses.



Dársenas llegada buses con servicio de taxis



Sector áreas verdes y vía bus urbano (exterior del T.T)

DESCRIPCION DEL PROCESO.

El servicio de transporte será realizado a través del embarque y desembarque de pasajeros el mismo que será canalizado por medio de la venta de boletos de manera que cada usuario tenga la seguridad del horario de salida como también del número de vehículo que lo trasladará a su lugar de destino.

DESCRIPCION DEL FLUJOGRAMA DEL PROCESO DE ARRENDAMIENTO DE LOCALES DE LA TERMINAL.

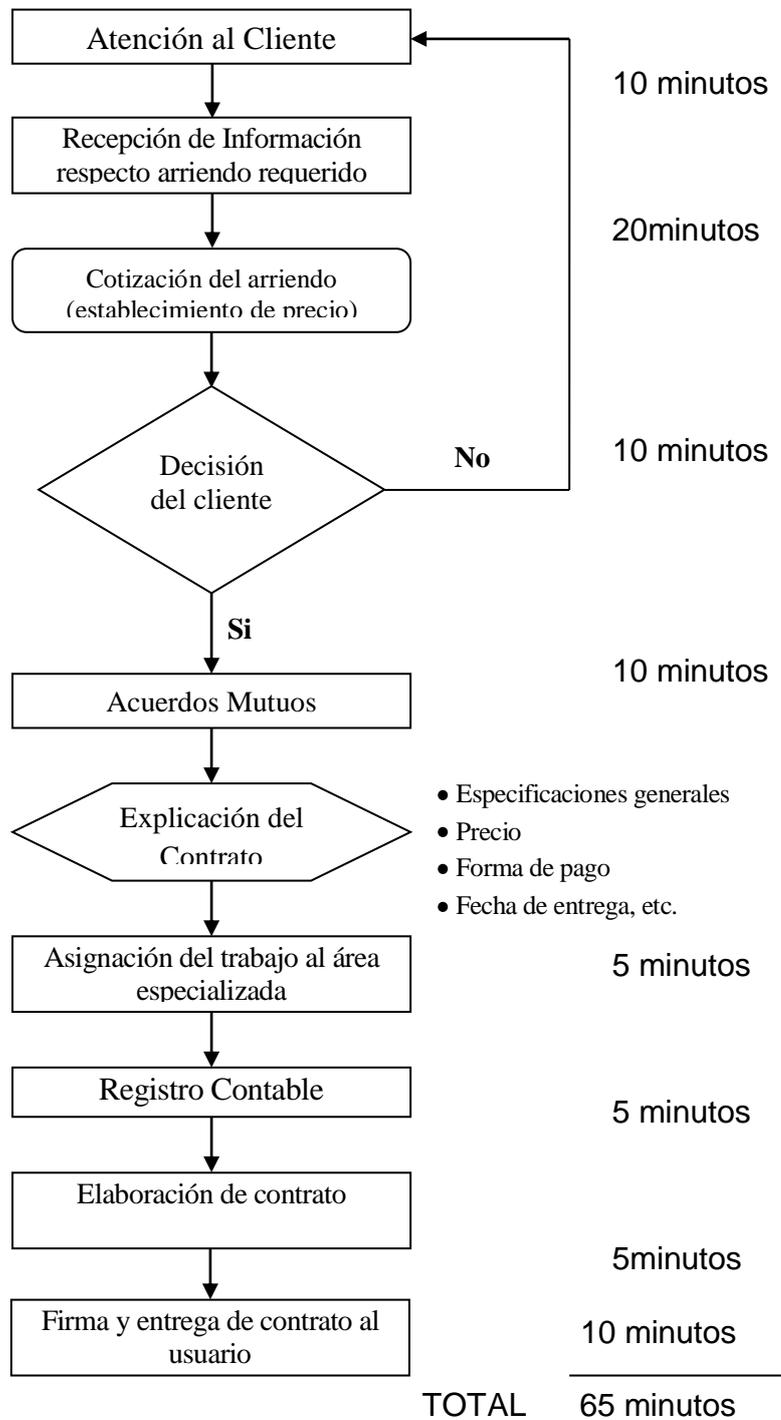
- 1. ATENCION AL USUARIO.** Es la atención personalizada al usuario para conocer sus necesidades, gustos y preferencias. Esto permite conocer qué espacio requiere cada usuario de la terminal para colocar las oficinas y negocios.
- 2. RECEPCIÓN DE INFORMACIÓN CON RESPECTO AL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO.** En esta fase se requerirá la información específica que es necesaria dependiendo del costo; esto permitirá a la empresa de transporte y a las personas que pondrán su negocio conocer las especificaciones, precio, forma de pago, fecha de inicio del contrato de arredramiento.

- 3. COTIZACIÓN DEL SERVICIO.** En base a los requerimientos del usuario y de acuerdo con el tiempo de traslado se procede a establecer el precio del local.
- 4. DECISION DEL USUARIO.** El usuario toma una decisión en base al precio establecido, es importante, destacar que existirá flexibilidad en el precio, para que el usuario tome la decisión de realizar el contrato de arrendamiento.
- 5. ACUERDOS MUTUOS:** Se establecerán acuerdos entre las partes en relación a precios, formas de pago, fechas de entrega, con el propósito de brindar un servicio a entera satisfacción del usuario.
- 6. FIRMA DEL CONTRATO:** Se elaborará el contrato escrito con las cláusulas establecidas de común acuerdo: Especificaciones generales, precio, forma de pago, fecha de entrega, entre otras y se procederá a la firma por parte de los representantes legales de ambas partes.
- 7. ASIGNACIÓN DEL TRABAJO AL ÁREA ESPECIALIZADA:** En base al servicio requerido por el cliente, se establece el personal encargado de realizar las adecuaciones en los locales. Se debe destacar que se dará el asesoramiento y supervisión en las adecuaciones que se realicen en cada local.
- 8. REGISTRO CONTABLE:** De igual forma se procede al registro y contabilización de la transacción en el libro diario de la empresa para su posterior mayorización y elaboración de los estados financieros.

9. ELABORACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO: En base a las especificaciones que contenga los acuerdos, se procederá a la elaboración del contrato, que será entregada, en original y copia, la misma que será archivada por la empresa.

10. FIRMA Y ENTREGA DEL CONTRATO: Una vez concluido la elaboración y lectura del contrato por las dos partes se procede a firmar, y será entregado al arrendatario del local.

GRÁFICO Nº 26
FLUJOGRAMA DE PROCESOS DEL SERVICIO DE ARREDAMIENTO

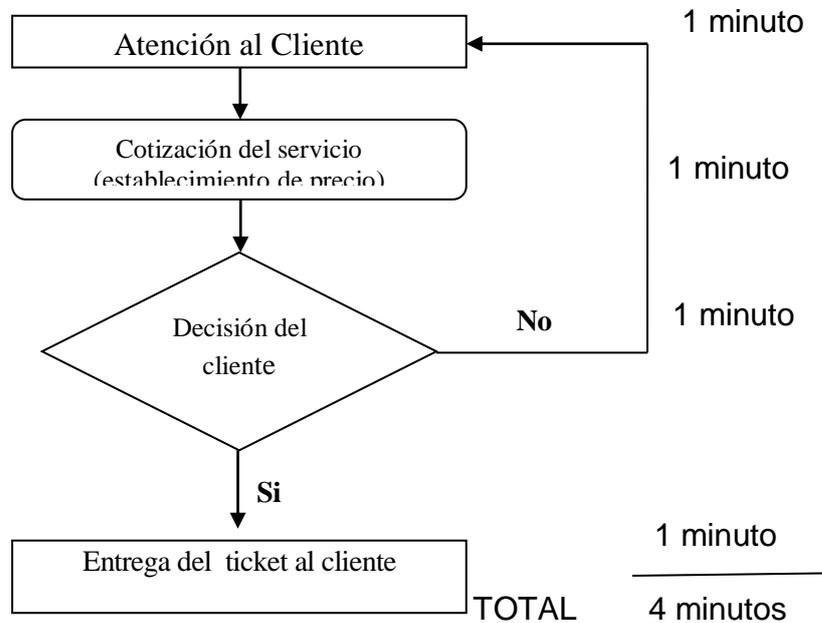


DESCRIPCION DEL FLUJOGRAMA DEL PROCESO DE INGRESO A LOS ANDENES

- 1. ATENCION AL USUARIO.** Es la atención personalizada al usuario para la venta del ticket para la entrada a los andenes de salida de vehículos.
- 2. COTIZACIÓN DEL SERVICIO.** En base a tasa determinada por la administración de la terminal la cual determina el precio del ticket.
- 3. DECISION DEL USUARIO.** El usuario toma una decisión en base al precio establecido.
- 4. ENTREGA DEL TICKET AL USUARIO.** Una vez elaborado el Ticket se procede a entregar al usuario para que ingrese a la zona de andenes de salida de vehículos.

GRÁFICO N° 27

FLUJOGRAMA DEL PROCESO DE INGRESO A LOS ANDENES DE SALIDA



REQUERIMIENTOS

Para el normal funcionamiento de las instalaciones de la terminal terrestre de la ciudad de Almor se requiere de recursos humanos, materiales y financieros.

RECURSOS HUMANOS

Está constituido por el talento humano quien será responsable de la planificación, organización dirección y control de las actividades, la cual esta integrada por administrativos y operativos:

ADMINISTRATIVOS.

- ✓ Gerente
- ✓ Contador
- ✓ Secretaria
- ✓ Supervisor

OPERATIVOS

- ✓ Inspector
- ✓ Recaudador
- ✓ Bodeguero
- ✓ Información
- ✓ Garita

RECURSOS MATERIALES.

El presupuesto de inversión en recursos materiales se refiere a la valorización de las inversiones en obras físicas, equipo, insumos y servicios necesarios para la instalación y puesta en marcha del proyecto:

AREAS DE CONSTRUCCIÓN

- ✓ Andenes de llegadas (buses)
- ✓ Patio de maniobras (espera)
- ✓ Patio de maniobras (salida de buses)

- ✓ Andenes de salida de buses
- ✓ Acceso buses y taxis (exterior)
- ✓ Locales comerciales
- ✓ Oficinas y bodegas de cooperativas
- ✓ Salas de espera
- ✓ Administración
- ✓ Reten policía nacional

MUEBLES Y ENSERES

- ✓ Escritorios
- ✓ Televisores
- ✓ Sillones
- ✓ Sillas
- ✓ Mesas
- ✓ Archivador
- ✓ Juego de sala
- ✓ Ventiladores

EQUIPO DE OFICINA

- ✓ Computadora
- ✓ Calculadora

- ✓ Impresora multifunción.
- ✓ Teléfono
- ✓ Fax
- ✓ Sumadora

VEHICULO

- ✓ Camioneta Mazda BT-50

HERRAMIENTAS

- ✓ Herramientas para seguridad
- ✓ Utensilios para mantenimiento.

RECURSOS FINANCIEROS.

Los recursos financieros para un proyecto de inversión son los recursos monetarios útiles para solventar los requerimientos del monto total de inversión necesario para llevar a cabo su realización.

Para el desarrollo y puesta en marcha de este proyecto, los recursos económicos, se financiaran a través de la Corporación Financiera Nacional (CFN) y por aportes de los socios.

h. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

DEFINICIÓN

Para identificar, predecir y escribir en términos apropiados los pro y los contras de un proyecto de desarrollo propuesto. Para ser útil la Evaluación de Impactos Ambientales, necesita ser comunicada en términos comprensibles para las comunidades y los encargados de toma de decisión.

Esta evaluación consiste en establecer valores cuantitativos para parámetros seleccionados que indiquen la calidad del ambiente antes, durante y después de la acción, tomando diferentes medidas acorde a los resultados obtenidos de la matriz, en donde se interaccionan los factores y las actividades que están inmersas en este estudio de impacto ambiental.

Esta evaluación es de gran relevancia para el estudio investigativo que se está realizando para implementar el Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor.

EVALUACIÓN CUALITATIVA Y CUANTITATIVA

Para la evaluación cuali-cuantitativa se utilizará el método de Leopold, por medio de una matriz que se detalla de la siguiente manera:

CUADRO N° 28

2. CARACTERISTICAS O CONDICIONES DEL MEDIO SUSCEPTIBLES DE ALTERARSE	MATRIZ DE EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES											
	ACCIONES QUE PUEDEN CAUSAR EFECTOS AMBIENTALES											
<p>1. Identificar todas las acciones (Situadas en la parte superior de la matriz) que ponen lugar en el proyecto propuesto.</p> <p>2. Bajo cada una de las acciones propuestas, trazar una barra diagonal en la intercepción con cada uno de los términos laterales de la matriz, en caso de posible impacto.</p> <p>3. Una vez completada la matriz en la esquina superior izquierda de cada cuadrado con barra, calificar de 1 a 10 la MAGNITUD del posible impacto 10 representa la máxima magnitud y 1 la mínima (el cero no es válido). Delante de cada calificación poner ° si el impacto es beneficioso. En la esquina inferior derecha de cada cuadrado calificar de 1 a 10 la IMPORTANCIA del posible impacto (por ejemplo si es regional o simplemente local) 10 representa la máxima importancia y 1 la mínima (El cero no es válido).</p> <p>4. El texto que acompaña la matriz consistirá en la discusión de los impactos más significativos, es decir aquellos cuyas filas y columnas están señalados con las mayores calificaciones y aquellos cuadrillos alistados con números superiores.</p>	1. Levantamiento Topográfico	2. Señalización Limpieza del terreno	3. Replanteo y nivelación	4. Excavación	5. Cambio de Suelos y Compactación	6. Muros de contención	7. Colocación de servicios básicos luz, agua pot. y alcantarill	8. Construcción del terminal terrestre	9. Terminados	10. Conenciones de luz eléctrica, agua, teléfono e internet	11. Desalojo de materiales	12. Funcionamiento de las instalaciones del terminal
	Afectaciones Negativas											
	Afectaciones Positivas											
	Promedio											

		FACTORES AFECTADOS															
A. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y QUÍMICAS	1. SUELO	A. Erosión	-4		-7	-1	8	-3							4	1	-12
			3		2	1	3	3									
		B. Compactación	-10			-7	-1	-1						-1	5	0	-54
			3			3	1	1						1			
	C. Uso del suelo	-6	-6	-6	-5	-2	-1						-2	7	0	-80	
		3	3	3	3	3	1						2				
	D. Morfología	-7	-3	-5		-2									4	0	-51
		3	3	3		3											
	2. AGUA	A. Calidad												-5	1	0	-25
														5			
	C. Recarga												-3	1	0	-9	
													3				
	3. AIRE	A. Calidad (gases, partículas)	-4	-2	-2	-1	-2	-1	-3	-2			-2	-5	10	0	-68
			4	1	2	1	2	1	3	2			1	5			
		B. Ruido	-5	-1	-1	-1	-2	-1	-2	-2			-1	-6	10	0	-60
		3	1	1	1	2	1	2	1			1	5				
C. Olores	-5	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-2			-1	-3	10	0	-34		
	3	1	1	1	1	1	1	1			1	3					
4. PROCES	A. Sedimentos	-1	-1			-2	-1	-1	-2					6	0	-10	
		1	1			2	1	1	1								
B. Estabilidad (Deslizamiento, hundimientos)	-3	-2	-3	9	10	-5						-1	5	2	26		
	3	1	1	3	3	3						2					
B. CONDICIONES BIOLÓGICAS	1. FLORA	A. Cubierta vegetal (Árboles, arbustos y hierbas)	-5	-5		-2	-2	-1					-2	6	0	-53	
			5	3		2	2	1					2				
B. Biodiversidad y equilibrio vegetal	-5	-4		-1	-1							-2	5	0	-41		
	5	3		1	1							1					

	2. FAUNA	A. c		-5	-3		-1	-1	-1	-1			-1	-2	8	0	-43	
				5	3		1	1	1	1				1	2			
		B. Microfauna e insectos		-3	-5	-1	-1	-1	-1					-2	7	0	-32	
				3	3	1	1	1	1					2				
	3. ESTETICOS Y DE INTERÉS HUMANO	A. Vistas panorámicas y paisajes		-8	-6	-2	-2	-2	-1					2	4	6	2	-35
				3	3	2	3	3	1					2	5			
	4. NIVEL CULTURAL	A. Salud y Tranquilidad		-1	-1	-5	-1		5	-1	-1			-1	5	7	2	58
				2	1	1	1		6	1	1			1	8			
		B. Seguridad				-1	-1	9	9	-1	-1			-1	5	5	3	125
							1	1	5	5	1	1		1	8			
	4. NIVEL CULTURAL	C. Empleo	2	8	5	2	10	9	9	8	4	2	2	6	8	0	12	314
			2	3	2	5	8	5	5	4	2	2	2	8				
		D. Comercio y Servicios	1	2	3	1	5	5	5	6	3	3	3	5	5	0	12	155
			1	2	2	1	4	5	5	5	2	2	2	5				
	5. SERVICIOS CONSTRUIDOS	A. Estructuras		-2	1		2	4	2	5				3	1	6	43	
			1	1		2	3	2	3				3					
B. Red de transportes			4	4		2	2	2	6				5	0	7	87		
			3	2		2	2	2	5			5						
	C. Red de servicios (agua,luz,telefonía)					2	3	3	5		1		7	0	6	80		
						2	3	3	3		1		6					
EVALUACIONES	Afectaciones Positivos		2	3	4	2	6	8	7	5	2	3	3	8				
	Afectaciones Negativos		0	16	13	11	13	12	12	7	6	0	6	12				
	Promedio		5	-209	79	57	84	155	128	104	2	11	7	130			281	

DESCRIPCIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES

Una vez analizada la matriz de valoración de impactos ambientales, se puede señalar que existen interacciones ambientales que producen impactos negativos e impactos positivos, los mismos que están relacionados con la fase de construcción y operación del proyecto.

Factores Ambientales.

Los factores ambientales resultantes de la matriz están indicados en el cuadro N° 29 y están ordenados del más positivo al más negativo

Factores Ambientales Impactados

CUADRO N° 29

N°	FACTORES AFECTADOS	RESULT
1	Empleo	314
2	Comercio y Servicios	155
3	Seguridad	125
4	Red de transportes	87
5	Red de servicios (agua,luz,telefonía)	80
6	Salud y Tranquilidad	58
7	Estructuras	43
8	Estabilidad (Deslizamiento,hundimientos)	26
9	Recarga al agua	-9
10	Sedimentos	-10
11	Erosión	-12
12	Calidad	-25
13	Microfauna e insectos	-32
14	Olores	-34
15	Vistas panorámicas y paisajes	-35
16	Biodiversidad y equilibrio vegetal	-41
17	Aves	-43
18	Estructuras	-51
19	Morfología	-53
20	Cubierta vegetal (Árboles, arbustos y hierbas)	-54
21	Compactación	-60
22	Ruido	-68
23	Uso del suelo	-80
	TOTALES	281

LEYENDA EN COLORES

FACTORES CLASIFICACIONES
Impacto Muy Alto Positivo
Impacto Alto Positivo
Impacto Mediano Positivo
Impacto Bajo Positivo
Impacto Muy Bajo Positivo
Impacto Muy Alto Negativo
Impacto Alto Negativo
Impacto Mediano Negativo
Impacto Bajo Negativo
Impacto Muy Bajo Negativo

De acuerdo a la matriz se puede concluir que el impacto positivo es mayor al negativo lo que determina que el proyecto es viable y es importante se pueda realizar su ejecución el valor resultante promedio es de **+281**.

A continuación analizaremos los principales factores impactos:

Según los resultados de la Matriz de Leopold los factores ambientales identificados causantes de impacto ambiental positivo o negativo en el medio biótico, abiótico, social-cultural y económico son los siguientes representados en el cuadro 28, de los cuales se describirá los 6 factores con los valores más altos positivos y los 6 factores más altos negativos resultantes de las interacciones. A los factores positivos y negativos los hemos clasificado para poder describirlos de mejor forma para ello se ha colocado coloración y una leyenda que nos permitirá describirlos fácilmente y se la puede observar en la tabla anterior.

Factores Afectados Positivamente.

El primer impacto que corresponde a muy alto positivo es el **Empleo con +314** lo que determina que este proyecto generará fuentes de trabajo de manera representativa en las diversas fases de su edificación tanto de mano de obra calificada como no calificada del área.

Comercio y Servicios con +155 está ubicado en el segundo lugar demostrando ser un impacto alto positivo, ello corresponde a que durante las actividades del proyecto se reactivará de una u otra manera las demandas comerciales en el caso de comestibles, alojamiento, productos varios, que deberán ser adquiridos en los establecimientos de la población de Alamor donde se construirá el terminal terrestre.

Como tercer impacto alto positivo tenemos a la **Seguridad con +125**, esto se da al disminuir algunos riesgos como el de dar un mejor servicio al usuario, lo que posteriormente se tomará el transporte desde un lugar adecuado y protegido, donde se pueda desplazar sin problemas mayores, a más que, durante los trabajos de construcción y en el funcionamiento se utilizaran normas de seguridad en los trabajadores y empleados para evitar incidentes inesperados.

La Red de Transporte con +87, representa un impacto mediano positivo estando en un cuarto puesto de acuerdo al valor de la matriz; esto se afectará por la construcción de la estructura del terminal terrestre, hecho que incrementaría las fuentes de empleo, el turismo, el comercio, entre otros beneficios que gozara a futuro y que será muy importante para el desarrollo socio-económico.

En quinto lugar se encuentra la **Red de Servicios (agua, luz, telefonía)**, siendo un impacto mediano positivo con un valor de **+80**, obtiene este valor por la necesidad de instalar los servicios básicos para adecuar el terreno destinado a terminal terrestres de la misma forma vendrá a afectar al área circundante cercana desde donde también podrán extender sus redes para recibir es servicio de como un impacto indirecto a sus viviendas.

Y por último la **Salud y Tranquilidad** el mismo que se encuentra en sexto lugar, es un impacto bajo positivo dentro del proyecto con un valor de **+58**, lo que influirá de cierta forma a que las personas reciban ayuda para transportarse a una casa de salud más no de forma tan directa, por ello el valor no determina un impacto altamente significativo.

Factores Afectados Negativamente.

Analizaremos a continuación los 6 factores más impactados de forma negativa.

El Uso del suelo con -80 indica un impacto alto negativo se manifiesta así por la irreversibilidad del impacto a corto plazo esto al disponer una zona donde existe vegetación para el funcionamiento de una estructura de servicios como lo es el terminal Terrestre, es una extensión no tan grande pero cambia totalmente el uso del suelo al integrar concreto en su plataforma. Demuestra que este factor sufrirá afectaciones negativas, porque el suelo cuenta con una vegetación propia y que es parte de belleza panorámica pero que dramáticamente desaparecerá. El uso del suelo tendrá cambios permanentes durante el proceso. Los cambios que se darán serán continuos, sobre todo en el inicio

En segunda instancia tenemos **el Ruido con -68**, lo que también demuestra un impacto alto negativo; esto, en el proceso de construcción y durante el funcionamiento cuando se ejecute el proyecto de servicios.

Cambio de suelos y compactación con -60 es el tercer factor, siendo mediano negativo, su negatividad lo determina la eliminación de la capa fértil inicial del suelo, reemplazándola con una capa artificial como es la de concreto, conllevando a un cambio sustancioso del terreno.

Seguidamente tenemos el cuarto valor como es la **Cubierta vegetal con -54**, que es un impacto mediano negativo, sus causas son claramente identificables, ya que en el proceso constructivo de este proyecto surgirán muchas acciones que irán eliminando la cobertura vegetal sobre el suelo, dándole otro uso según el interés que pretende dicho proyecto.

El quinto factor afectado negativamente es **la morfología con un valor -53**, es un impacto mediano negativo, por la razón de que surgirá cambios en la forma del terreno por diferentes acciones, así tenemos algunas de ellas como: replanteo y nivelación, excavación, compactación, muros de contención que vienen a ser las más representativas.

La sexta afectación negativa es la **Estructura con un valor de -51**, que representa un impacto mediano negativo. Demuestra que no tiene mucha valía la intervención de este factor dentro del proyecto a desarrollarse; por lo tanto su impacto negativo es leve en su contorno.

Actividades Ambientales Impactantes

CUADRO Nº 30

Nº	FACTORES AFECTADOS	RESULT
1	Empleo	314
2	Comercio y Servicios	155
3	Seguridad	125
4	Red de transportes	87
5	Red de servicios (agua,luz,telefonía)	80
6	Salud y Tranquilidad	58
7	Estructuras	43
8	Estabilidad (Deslizamiento,hundimientos)	26
9	Recarga al agua	-9
10	Sedimentos	-10
11	Erosión	-12
12	Calidad	-25
13	Microfauna e insectos	-32
14	Olores	-34
15	Vistas panorámicas y paisajes	-35
16	Biodiversidad y equilibrio vegetal	-41
17	Aves	-43
18	Estructuras	-51
19	Morfología	-53
20	Cubierta vegetal (Árboles, arbustos y hierbas)	-54
21	Compactación	-60
22	Ruido	-68
23	Uso del suelo	-80
	TOTALES	281

1	Muros de contención	155
2	Funcionamiento de las instalaciones del terminal	130
3	Colocación de servicios básicos luz, agua pot.y alcantarillad	128
4	Construcción del terminal terrestre	104
5	Cambio de Suelos y Compactación	84
6	Conexiones de luz eléctrica, agua, teléfono e internet	11
7	Desalojo de materiales	7
8	Levantamiento Topográfico	5
9	Terminados	2
10	Excavación	-57
11	Replanteo y nivelación	-79
12	Señalización Limpieza del terreno	-209
	TOTALES	281

LEYENDA EN COLORES

ACCIONES CLASIFICACIONES
Muy altas positivas
Altas Positivas
Medianas Positivas
Bajas Positivas
Muy Bajas positivas
Muy altas negativas
Altas Negativas
Medianas Negativas
Bajas Negativas
Muy bajas negativas

En el cuadro se indica las actividades más impactantes ocurridas por el desarrollo del proyecto de Implementación del Terminal Terrestre.

Según el cuadro N° 29, obtenido de la Matriz de Leopold, se tomó para el análisis las 4 actividades altas positivas, 1 mediana positiva, 4 bajas positivas, 2 bajas negativas y 1 altamente negativa, las mismas que de la forma similar a los factores se las ha clasificado en muy altas, altas, bajas, muy bajas positivas, altas negativas y bajas negativas las cuales examinaremos según el impacto producido.

Acciones Afectadas Positivamente

La primera actividad es **Muros de Contención con un valor +155**, es un impacto alto positivo, representa la de mayor impacto porque es una

acción que promete seguridad al inmueble, generando convicción laboral al empleado y al mismo tiempo ofrecerá confianza al usuario que es una razón principal para la cual está dirigida esta obra. Aceptando morfologías: en el suelo, el nivel cultural, en la estética de interés particular y en otros factores que se encuentran inmersos en esta acción.

Como segundo valor está el **Funcionamiento de las Instalaciones del Terminal Terrestre con +130**, también considerado como un impacto alto positivo. Esta acción es importante, por lo que pretende cambios significativos en los factores como: vista panorámica, paisaje, salud y tranquilidad, seguridad industrial, seguridad laboral, comercio y servicio, estructuras, en la red de transporte y en la red de servicios básicos. Lo que determina que esta acción genera un gran impacto beneficioso en el medio a ejecutarse.

La **Colocación de Servicios Básicos (luz, agua y alcantarillado)** como tercera actividad importante con **+128**, y con una afectación alta positiva, es porque propenden realizaciones permanentes en el suelo, siendo una acción que promoverá el cambio radical del terreno con el fin de implantar servicios básicos que aportan al funcionamiento del de la infraestructura de manera eficiente. Queda claro que el impacto originado por esta acción es de gran valía para el proyecto y el sector aledaño.

La cuarta actividad dentro de las altas positivas está la **Construcción del Terminal Terrestre +104**, que conjuntamente con la colocación de servicios básicos que son de similar afectación, que se analizó en los factores del caso anterior; dando relevancia al empleo, al comercio y servicios que son factores muy importantes e impactantes al medio.

Cambio de Suelos y Compactación es la quinta actividad con **+84** con su resultado mediano positivo, propende ejecutar una limpieza permanente del suelo que anteriormente se veía cubierta de vegetación, lo cual es necesario para la reorganización vehicular. El medio ambiente es sometido a cambios que prometen mejoras para esta sociedad. Pero que afecta contrariamente a la naturaleza, es por ello que su afectación no es muy relevante en el medio.

Y en sexto lugar están las actividades, **Conexiones de luz eléctrica, agua, teléfono e internet con +11; Desalojo de materiales con +7; Levantamiento Topográfico con +5 y los terminados con +2**, estimados como muy bajos positivos, demostrando claramente que su impacto en medio ambiente no es muy significativo.

Acciones Afectadas Negativamente

Dentro de las actividades causantes de unos impactos negativos o deprimentes se pudo identificar en inicio a la **Señalización y limpieza del terreno con valor de -209**, está calificada como alto negativo; para el medio es un impacto representativo de cómo una afectación grave y que con un control y manejo apropiado este podrá ser sobrellevado. Esta acción nos pre-indica que habrá devastación sobre todo de la flora y fauna, originando un cambio de estética en el panorama que ha sido propio de este lugar.

El segundo lugar es para el **replanteo y Nivelación** con una valoración de **-79**, considerada como una acción baja negativa, lo que determina con estos resultados que son también importantes para el éxito del proyecto, esta acción determina la morfología del suelo, causando en su ejecución contaminación al aire, atreves de maquinaria que eliminará gases tóxicos, intranquilidad por el ruido y los olores que estos generen, estableciendo fijamente la visita panorámica. Y es así como la afectación de este accionar es relevante por su interacción en el medio ambiente.

Así mismo tenemos en tercera instancia a la **Excavación** con **-57**, tiene un valor no muy significativo, su efecto es bajo negativo, se pudo analizar que en su proceso también se interacciona con los factores antes

mencionados en la actividad examinada; hay que hacer hincapié en esta acción porque afecta a la tranquilidad de los ciudadanos que viven en la cercanía, asimismo la seguridad para los trabajadores se disminuye ya que los suelos son removidos por las maniobras que se dan en el terreno para luego construir la edificación que se previsto realizar. Aunque riesgosa es acción, su finalidad es contribuir en el proceso, para luego dar paso a la evolución del desarrollo, sin descuidar que hay mitigar todas estas violencias contra la naturaleza y que su afectación es percibida en el contexto.

IMPACTOS SOBRE EL MEDIO FÍSICO

AIRE:

La calidad del aire mejorará por la influencia de los árboles y minimización de sustancias negativas para la atmósfera. A pesar de la manipulación de maquinaria en algunas actividades constructivas y cotidianas serán muy esporádicas y fugaces.

SUELO:

Su recuperación no se retractará y sus efectos son aceptables por la construcción del nuevo proyecto, por lo cual será cubierto o modificado por una estética según el interés. Convenciendo a la población con sus cambios dramáticos favorables.

AGUA:

Se generarán aguas residuales que serán controladas y minimizadas, más existirá un impacto muy positivo por la minimización de contaminación con las aguas servidas. Se realizará un tratamiento adecuado para evitar el impacto negativo que este pudiera ocasionar si no se lo tratare, al mismo tiempo que se cuidará los cultivos y la vegetación.

IMPACTOS SOBRE EL MEDIO BIÓTICO

FAUNA:

La fauna es uno de los componentes ambientales más sensibles a los efectos que producen ciertas actividades de construcción en la localidad, siendo de manera permanente. Pero luego en los alrededores, volverá a la normalidad incluso aumentará luego la asistencia de aves ya que les favorecerá un ambiente diverso y tranquilo, los reptiles y animales menores han encontrado refugio en este sitio. Esto por ser una zona verdes naturales.

FLORA:

La flora está íntimamente ligada a la fauna a más vegetación más animales al poco tiempo del proyecto el impacto será muy grande por el verdor de la vegetación permanente ya que habrá en los alrededores, en cualquier lugar por su gran vegetación.

ESTÉTICOS DE INTERÉS (PAISAJE):

El paisaje será afectado grandemente al encontrar nuevos elementos que embellezcan el sector y conjuntamente con los bellos paisajes del

atardecer lograrán un matiz adecuado. Donde los turistas accederán gustosos y confiados.

IMPACTOS EN EL MEDIO SOCIO-ECONÓMICO.

✓ EMPLEO

Con la ejecución de las obras contempladas en el proceso constructivo, se generará un número considerable de fuentes de trabajo, tanto para personal obrero, técnico y administrativo, contribuyendo a elevar el nivel de vida de los pobladores del área en estudio.

✓ SALUD POBLACIONAL

Al inicio de los trabajos este aspecto se verá afectado de manera moderada ya que producto de la excavación de las zanjas, manipulación de materiales etc. los trabajadores tienden a sufrir algunas molestias. Así mismo a un menos nivel el entorno poblacional.

Una vez concluidos los trabajos del proyecto en estudio, este factor se verá altamente beneficiado en ciertas familias y a media creciente con los pobladores que lleven la aplicación de sus conocimientos en las diversas necesidades que se requiera en este proyecto.

✓ **SEGURIDAD**

El impacto radica en que los trabajadores, pobladores, usuarios y turistas puedan gozar de la confianza que este brinde antes y durante del funcionamiento del terminal Terrestre, con diferentes medidas de seguridad.

✓ **COMERCIO Y SERVICIOS**

Se verá altamente beneficiada en cuanto al sitio más la afectación del entorno se percibirá a largo plazo y con ello el mejoramiento de su economía y mejor calidad de vida, aspiraciones que se persigue con afán para combatir los problemas socio-económicos de los habitantes del ámbito.

**MEDIDAS DE MITIGACION Y PREVENCION DE LOS
IMPACTOS AMBIENTALES NEGATIVOS QUE SE PUEDEN
GENERAR EN EL PROYECTO EN ESTUDIO.**

- **PROGRAMA SOBRE CAPACITACIÓN PARA EL USO ADECUADO
DEL EQUIPO BÁSICO DE PROTECCIÓN PERSONAL.**

Impactos a Controlar: Accidentes laborales

Tipo de medida: Prevención

Etapa de ejecución: Construcción

Objetivo:

Prevenir y disminuir el número de accidentes laborales.

Contribuir a la seguridad laboral.

Procedimiento:

Se realizará la capacitación sobre el uso adecuado del equipo personal y manejo adecuado de material peligroso, por medio de dos talleres en la Primera Semana de Trabajo.

El jefe de obra deberá contar con un sistema de comunicación, así como de un botiquín médico para emergencias menores, en caso de imprevistos o accidentes laborales.

Responsable de la ejecución: Contratista.

Indicadores de verificación de cumplimiento: Registros fotográficos con fecha y hora del taller, lista de asistencia a las reuniones y de entrevistas realizadas.

- **PROGRAMA DE NORMAS BÁSICAS PARA EL CONSTRUCTOR**

Impactos a Controlar: Molestias a los pobladores del sector por las actividades del proyecto. Incremento del ruido, polvo y gases en la zona del proyecto.

Tipo de medida: Prevención

Etapas de ejecución: Construcción

Objetivo:

Prevenir y disminuir las molestias a los vecinos.

Definir las especificaciones técnicas ambientales y los procedimientos operacionales para una correcta convivencia de los empleados y trabajadores de la obra y los pobladores del sector.

Procedimiento:

Este programa considera las buenas prácticas de convivencia que se deben mantener entre el personal del contratista (técnicos, trabajadores, subcontratistas y proveedores de insumos) en el sitio de la obra y los moradores de los sectores donde se desarrollen o ejecuten las obras.

Se deberán considerar las siguientes acciones:

Establecer lugares específicos y con las facilidades mínimas para satisfacer las necesidades fisiológicas del personal de la constructora.

Estricto cumplimiento de la limpieza del sector (no botar basura, restos de comida, desperdicios, fogatas, etc.)

Prohibición terminante del uso de bebidas alcohólicas en la zona de trabajo.

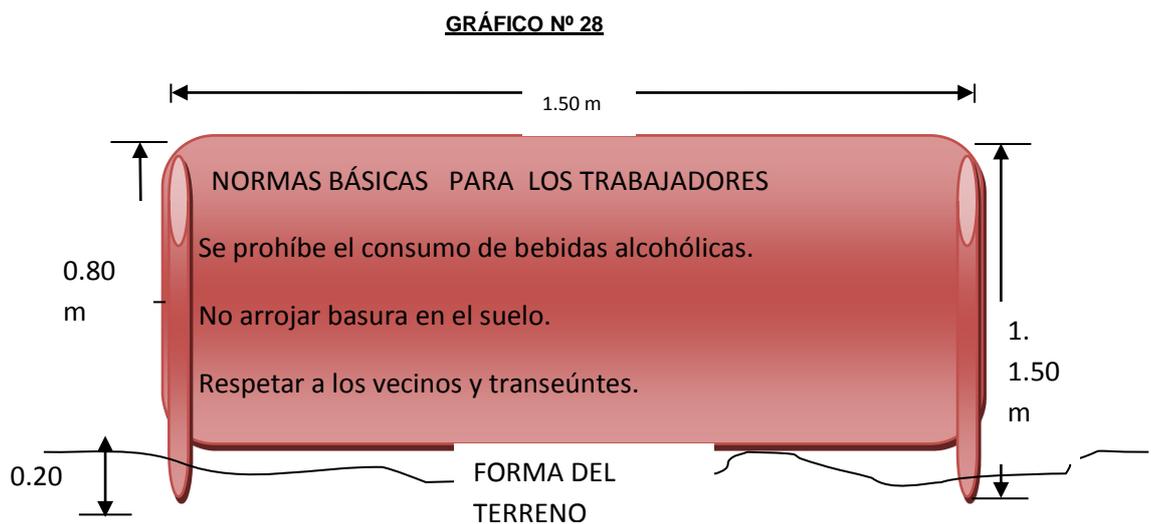
Respeto a los vecinos y transeúntes (evitar silbidos, piropos y gritos).

Evitar el uso de radios o equipos de sonido a volúmenes altos.

Los obreros no deberán cambiarse la ropa de trabajo en sitios abiertos y visibles desde el exterior del proyecto.

Estas normas deberán ser indicadas mediante una charla de corta duración a todo el personal, al inicio de la obra (primera semana).

Se deberá colocar en la entrada de la obra un letrero en el que conste las normas antes mencionadas, este letrero deberá ser de Lata de 1,50 m x 0.80 m; el fondo del letrero será de color rojo y el texto de color blanco, como se lo indica en la siguiente figura.



Responsable de la ejecución: Contratista.

Indicadores de verificación de cumplimiento: El fiscalizador verificará la realización de las charlas semanales y la colocación de un letrero con las normas en el sitio de obra. Se evaluarán las quejas de los vecinos, en caso de existir.

PROGRAMA DE DIFUSIÓN Y SOCIALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL PROYECTO.

Impactos a Controlar: Molestias a los pobladores.

Tipo de medida: Mitigación - Prevención

Etapas de ejecución: Construcción

Objetivo:

Prevenir e informar a los usuarios sobre las potenciales molestias que se les puede causar por cortes temporales del agua potable, para que tomen las debidas precauciones y así evitar incidentes con los pobladores.

Procedimiento:

El contratista, realizará difusión de las actividades principales a desarrollarse para la construcción de la captación de agua, esta difusión

se la realizará por el principal medio de comunicación (radio y Tv) de la zona.

Responsable de la ejecución: Contratista

Indicadores de verificación de cumplimiento: Fiscalización verificará que el contratista avise oportunamente sobre las actividades y verificará que las comunicaciones (escritas) del contratista sean oportunas.

PROGRAMA PARA LA REDUCCIÓN DE POLVO

Impactos a controlar

Enfermedades respiratorias.

Molestias a los vecinos del sitio de obra por los trabajos de construcción.

Contaminación del aire por material particulado.

Tipo de medida: Mitigación – Prevención

Etapas de ejecución: Construcción.

Objetivo de la medida:

Reducir la contaminación del aire.

Evitar enfermedades respiratorias a los pobladores y trabajadores de la obra.

Procedimiento de trabajo

Riego continuo de las superficies que generan polvo por medio de un tanquero en especial del camino de acceso a la obra

En el caso de almacenamiento de materiales áridos o escombros, éstos deberán ser cubiertos por un plástico para evitar que sean arrastrados por el viento. Esta medida evitará también el arrastre de materiales con el agua de precipitación.

Responsable de la ejecución: Contratista/Municipio

Indicadores de verificación de cumplimiento: Registros fotográficos fechados, y entrevistas informales a los pobladores del sector.

- **PROGRAMA PARA EL CONTROL DE RUIDO Y VIBRACIONES**

Impactos a controlar:

Afectación a la salud de los trabajadores.

Alteración de las actividades productivas colindantes al área de estudio.

Incremento del ruido en la zona de la obra (casas aledañas).

Tipo de medida: Mitigación – Prevención

Etapas de ejecución: Construcción.

Objetivo de la medida:

Reducir, aislar las fuentes emisoras de ruido.

Absorber o atenuar el ruido y vibraciones entre la fuente emisora y el receptor.

Procedimiento de trabajo:

Se hará lo siguiente:

Reducción de la velocidad de circulación en especial de los vehículos pesados.

Afinar y mantener adecuadamente los equipos de construcción para evitar emisiones sonoras que se hallen sobre los límites permisibles.

Reducir el ruido en su fuente, mediante la utilización de silenciadores de escape, para el caso de vehículos, maquinaria o equipo pesado y de amortiguadores para mitigar las vibraciones.

Las máquinas - herramientas que originen vibraciones tales como apisonadoras, compactadoras o similares, deberán estar provistas de dispositivos amortiguadores.

Dotación de los implementos básicos de seguridad laboral en especial de protectores auriculares de goma u orejeras.

Reducir las emisiones de los equipos de construcción, apagando la maquinaria que no esté siendo utilizada.

Los vehículos o maquinaria pesada deben estar provistos de asientos con amortiguadores, y suficiente apoyo para la espalda de los operarios.

Las tareas a realizar en la etapa constructiva que impliquen generación de ruidos y vibraciones deberán ser ejecutadas durante el día, fuera de los horarios de descanso, a fin de minimizar los efectos negativos de los ruidos y vibraciones a los pobladores del sector.

Responsable de la ejecución: Contratista/Municipio

Indicadores de verificación de cumplimiento:

La fiscalización realizará el monitoreo del ruido en las operaciones de transporte y en cada una de las áreas a desarrollarse.

En el caso del uso de equipos de protección personal, el fiscalizador verificará el estricto cumplimiento de la medida.

PROGRAMA DE SEÑALIZACIÓN PREVENTIVA

Impactos a controlar

Molestias a los vecinos del sitio de obra por ruido y polvo generado durante los trabajos de construcción.

Riesgo de accidentes laborales en el sitio de obra.

Riesgos a terceros por trabajos de construcción.

Tipo de medida: Prevención

Etapa de ejecución: Construcción

Objetivo de la medida

Prevenir incidentes o accidentes de obreros y terceros en el sitio de obra mediante delimitación del área de trabajo.

Limitar el acceso de personas no autorizadas al sitio de obra.

Procedimiento de trabajo

El sitio de obra debe ser:

Señalizado con cinta, que indiquen que el sitio está en construcción.

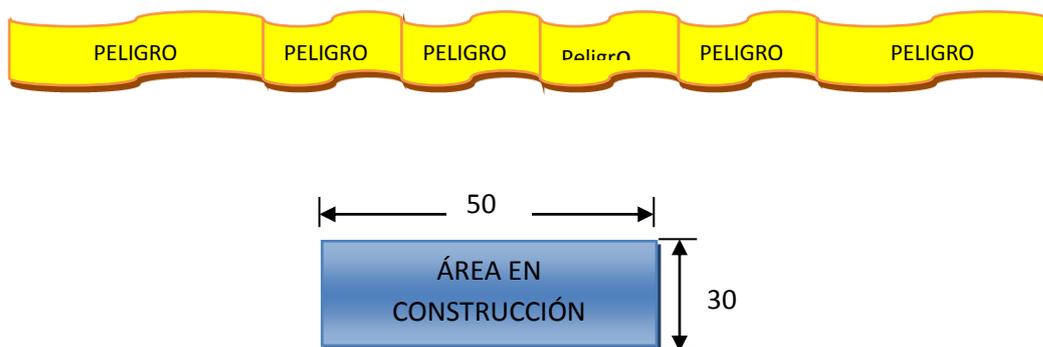
En cada uno de los linderos del terreno y a la entrada al área en construcción, se colocarán letreros informativos para advertir que es un sitio de obra, estos letreros serán de lata de 50 cm de largo x 30 cm de

ancho, de color azul eléctrico con el texto de color blanco y tipo de letra Arial Black.

TIPO DE SEÑALIZACIÓN

GRÁFICO N° 29

Cinta preventiva



Letrero Informativo

Responsable de la ejecución: Contratista /Municipio

Indicadores de verificación de cumplimiento Número de elementos delineadores y señales colocadas.

PROGRAMA DE MANEJO DE ESCOMBROS Y DE DESECHOS

SÓLIDOS

Impactos a controlar:

Pérdida de la calidad escénica por los trabajos de construcción.

Molestias a los vecinos del sitio de obra por los trabajos de construcción.

Contaminación del suelo y agua.

Tipo de medida: Mitigación – Prevención

Etapa de ejecución: Construcción

Objetivo de la medida

Identificar, clasificar y disponer los desechos de manera adecuada mediante la utilización de métodos alternativos aplicables a la operación.

Evitar la pérdida de suelos por una inadecuada disposición de escombros.

Reutilizar los escombros en el proceso de nivelación.

Procedimiento de trabajo

Definir sitios para escombreras de tal manera que se cause el menor impacto posible sobre el ambiente.

El contratista en coordinación con el Municipio deberá analizar los lugares aptos para colocar los escombros producto de la construcción.

Como criterio general los sitios deberán seguir los siguientes:

No disponer escombros en orillas de quebradas o ríos.

Verificar que solo se esté transportando material inerte y no otros residuos sólidos.

Manejo de desechos:

Capacitación a los trabajadores sobre la importancia de reciclar.

Concienciar a los trabajadores a NO abandonar desechos generados en el área de trabajo.

Disponer a los trabajadores para que NO lleven desechos a las obras

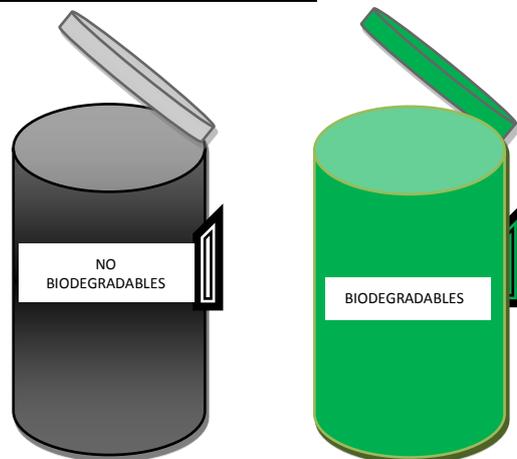
Ubicar en un solo sitio los desechos (junto a bodega para evitar que estos se encuentren a la intemperie), hasta su transporte o disposición final en el Relleno Sanitario.

Los aceites y grasas está prohibida su disposición directa al suelo o a los cursos de agua.

Disponer de recipientes para colocar la basura (negro y verde).

Separar por tipo de desecho. Para cada tipo habrá una disposición final

MODELO DE RECIPIENTES A UTILIZAR



Responsable de la ejecución: Contratista/Municipio

Indicadores de verificación de cumplimiento

Charlas de concientización y verificación física de los tachos para la basura.

PROGRAMA DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Impactos a controlar: Contaminación del agua.

Tipo de medida: Mitigación – Prevención

Etapa de ejecución Funcionamiento

Objetivo de la medida

Monitorear la calidad del agua en forma permanente, tanto en la captación, en la planta de tratamiento y en los hogares de las familias que se benefician de este servicio.

Verificar en qué porcentaje la infraestructura que se va a establecer, están cumpliendo su función.

Procedimiento de trabajo

Muestreo de la calidad del agua, se recomienda en forma permanente.

Las muestras que se recolectarán son tres, una tomada directamente en la captación de agua, la otra se la realizará del agua que llega en la planta de tratamiento y la tercer muestra en los hogares que utilizan este líquido.

Y los parámetros de la calidad del agua a considerarse son:

DBO₅, DQO, Nitratos, Nitritos, Sólidos Totales Disueltos, Coliformes Totales y Fecales, OD, Cloro residual, aceites y grasas, turbiedad, pH y temperatura, dureza total, cálcica y de Mg, color real, turbiedad real, alcalinidad total,

Realizar la limpieza de la continua (por mes) de la infraestructura implementada.

Responsable de la ejecución Propietario/Municipio

Indicadores de control de cumplimiento

Verificación de los registros antes mencionados, análisis de aguas

FOTOS ÁREA DE INTERVENCIÓN

GRÁFICO Nº 30

TERRENO PARA LA CONSTRUCCION DEL TERMINAL TERRESTRE



AV. PANAMERICANA LINDERA CON EL TERRENO PARA LA CONSTRUCCION DEL
TERMINAL TERRESTRE



**ESTUDIO
ADMINISTRATIVO**

i. ESTUDIO ADMINISTRATIVO

ORGANIZACIÓN LEGAL

- **RAZÓN SOCIAL.-** Esta empresa estará constituida jurídicamente como Compañía de Responsabilidad Limitada, y su razón social la Terminal Terrestre “Alamor” Cía. Ltda.
- **DIRECCIÓN.-** “LA TERMINAL TERRESTRE” se ubicará cerca de la avenida Panamericana frente al cementerio; estos puntos se los tomó como puntos de referencia para poder ubicar el lugar, ya que en estos lugares no hay nombres determinados por el Gobierno Local.
- **CAPITAL SOCIAL.-** Para la construcción de esta infraestructura, se contara con un capital aproximado de **1571559,99** (un millón quinientos setenta y un mil con quinientos cincuenta y nueve dólares, con noventa y nueve centavos americanos).
- **OBJETO DE LA EMPRESA.-** La Terminal Terrestre “Alamor” Cía. Ltda. del cantón Puyango, brindará sus servicios a quienes hagan uso del servicios de transporte de pasajeros, los servicios básicos como: telefónicas, restaurantes, almacenes, farmacias, despensas, otros, los cuales expondrán directamente al interesado que requiera de estos

servicios, con el único fin de servir organizadamente y de aportar al desarrollo urbano de esta ciudad.

- **DOMICILIO**

El domicilio de la empresa denominada Terminal Terrestre “Alamor” Cía. Ltda. Será en la ciudad de Alamor.

- **NACIONALIDAD**

La empresa será de nacionalidad ecuatoriana por lo tanto esta sujeta a las leyes vigentes del Ecuador.

- **DURACION**

El plazo de duración para esta empresa es de diez años

ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA

La terminal terrestre para su funcionamiento contará con los cinco niveles como son:

1. Nivel legislativo
2. Nivel ejecutivo
3. Nivel asesor
4. Nivel de auxiliar
5. Nivel operativo

NIVELES JERÁRQUICOS.

Nivel legislativo

Este nivel está constituido por la junta general de socios cuya función es la de legislar sobre la política que debe seguir la organización, normar procedimientos, dictar reglamentos, entre otros.

Nivel ejecutivo

Lo constituye el gerente este nivel toma decisiones sobre políticas generales y sobre las actividades básicas ejerciendo la autoridad para cumplir y hacer cumplir lo dispuesto por la Junta general de socios.

Nivel asesor

Lo conforma el asesor jurídico cuya función es aconsejar e informar en materia jurídica, económica, técnica, y financiera y más áreas que tenga que ver con la empresa, este nivel no tiene autoridad de mando sino funcional por lo tanto no toma decisiones.

Nivel de auxiliar

Es el encargado de brindar ayuda a los otros niveles administrativos mediante la prestación de servicios en forma eficiente y oportuna este

nivel lo integra la secretaria y su grado de autoridad es mínima, se limita a cumplir órdenes del nivel ejecutivo.

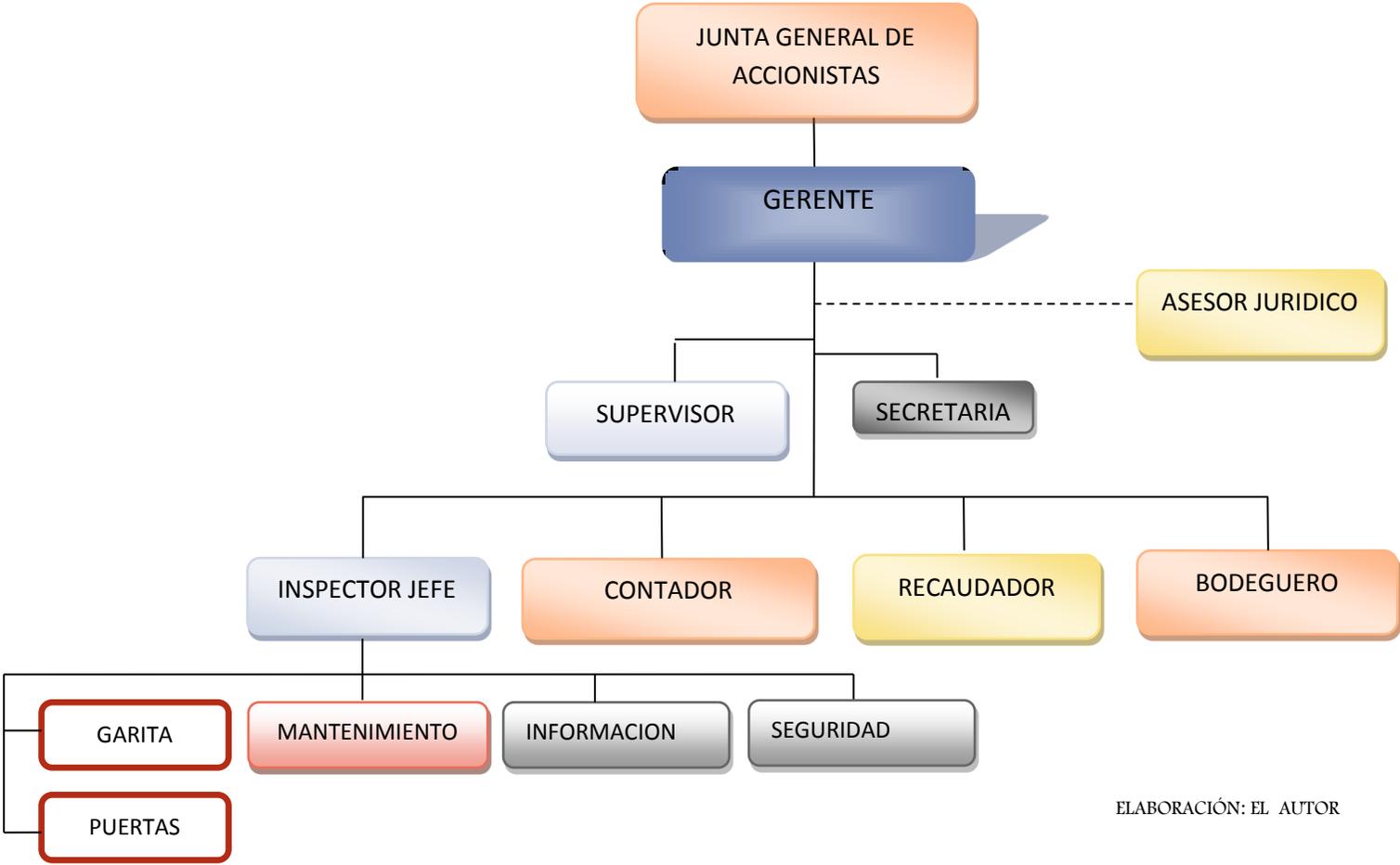
Nivel operativo

Está conformado por las personas que ejecutan directamente las funciones de la empresa. Es el ejecutor material de las órdenes emanadas por los niveles superiores.

ORGANIGRAMAS

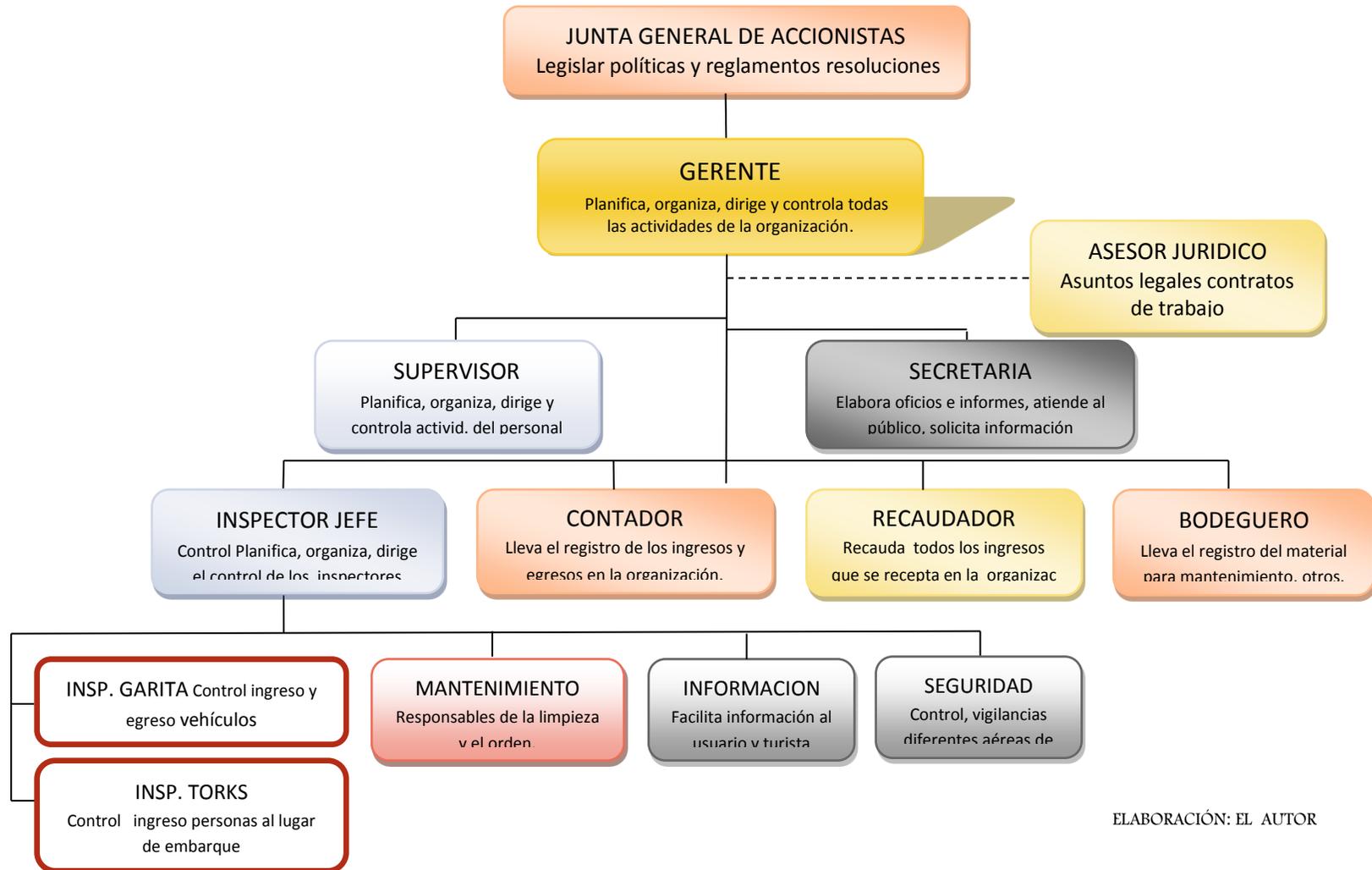
Es un gráfico que muestra la estructura organizativa de la empresa la compuesta por líneas y símbolos que determinan los niveles jerárquicos. Entre los que tenemos el estructural, funcional y posicional.

GRÁFICO Nº 31
ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL PARA LA TERMINAL TERRESTRE “ALAMOR” Cía. Ltda.



ELABORACIÓN: EL AUTOR

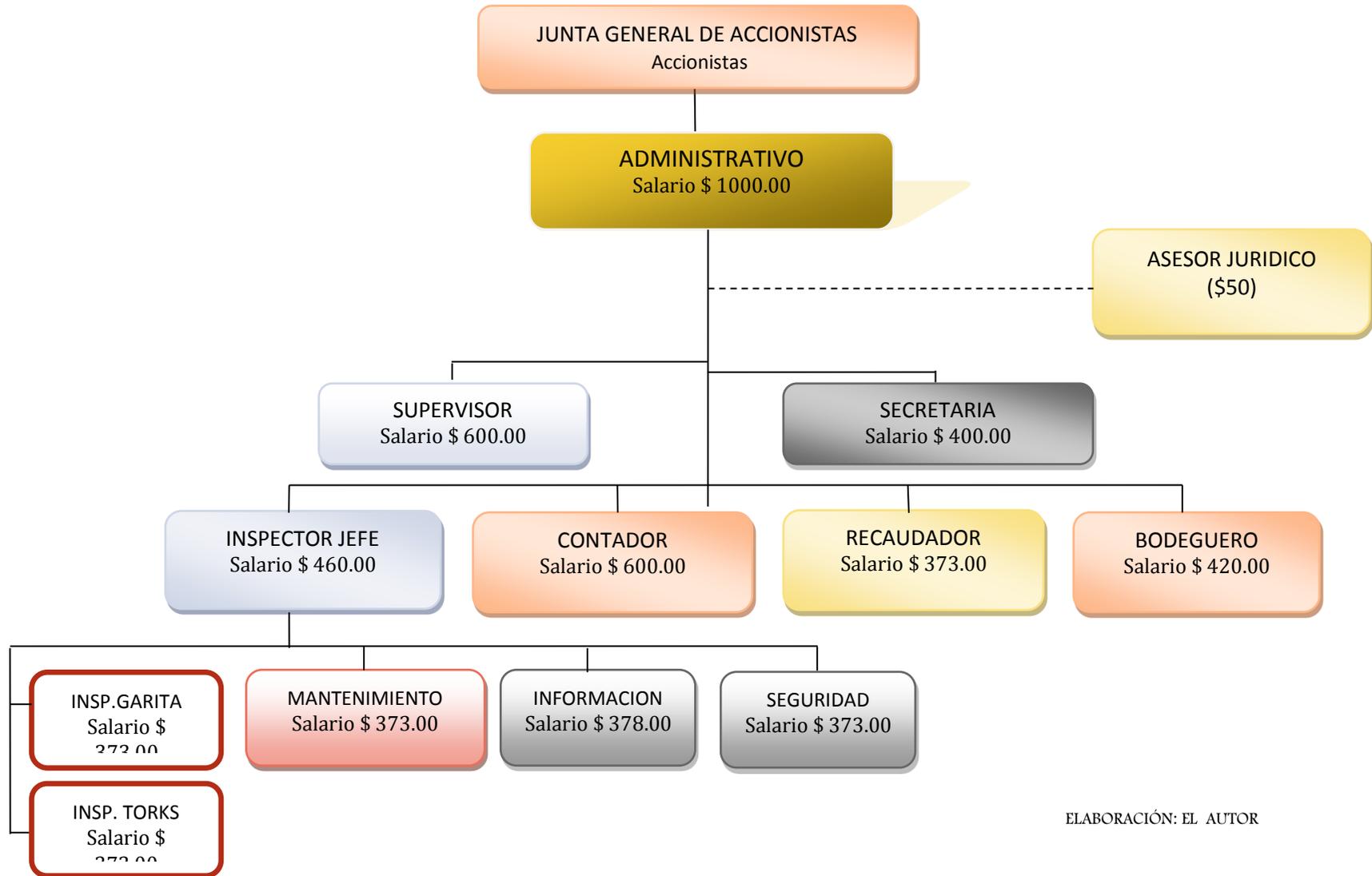
GRÁFICO Nº 32
ORGANIGRAMA FUNCIONAL PARA LA TERMINAL TERRESTRE “ALAMOR” Cía. Ltda.



ELABORACIÓN: EL AUTOR

GRÁFICO Nº 33

ORGANIGRAMA POSICIONAL PARA LA TERMINAL TERRESTRE "ALAMOR" Cía. Ltda.



ELABORACIÓN: EL AUTOR

MANUAL DE FUNCIONES

Consiste en la descripción detallada de todos los puestos de trabajo que existirán en la empresa y las funciones específicas que cada trabajador va a cumplir. Este manual está elaborado con la finalidad de que la empresa cuente con un documento que muestre como está creada la empresa.

Código personal: 001

DENOMINACIÓN DEL CARGO: ADMINISTRADOR
DEPENDE DE: DIRECTOR ADMINISTRATIVO
REPORTA : DIRECTORIO
SUPERVISA A: TODA LA ORGANIZACION

NATURALEZA DEL PUESTO: Representación legal y judicial de la organización. Direccionamiento estratégico de la funcionalidad del Terminal Terrestre de Alamor.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES.

- Representar legal, judicial del Terminal Terrestre
- Diseñar, formular las políticas. Planes y objetivos de esta unidad departamental y someterlos a consideración de la Dirección Administrativa.
- Presentar Dirección Administrativa. la pro forma del presupuesto anual de la empresa, de, acuerdo a las disposiciones legales vigentes.
- Adoptar normas de procedimientos internos o de trabajo y someter para la decisión Dirección Administrativa los asuntos obrero patronal que puedan alterar los programas y objetivos, de esta unidad.
- Asistir a las reuniones que se dieran según el caso para informar sobre las actividades en forma documentada.
- Propender a elevar el nivel de desarrollo de la entidad en todo ámbito; técnico, económico, turístico y humano.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Título profesional Ingeniero
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** Actividades Administrativas, Tiempo 3 años.
- **CAPACITACIÓN:** Planificación estratégica, administración, presupuesto, desarrollo organizacional, contratación pública, leyes laborales etc.

Código personal: 002

DENOMINACION DE CARGO: SUPERVISOR
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: ADMINISTRADOR
SUPERVISA A: INSPECTORES

NATURALEZA DEL PUESTO: Supervisar al personal de información, inspectores y de seguridad dentro de la esta unidad "Terminal Terrestre".

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Supervisar, Informar y recomendar al Administrativo los asuntos relacionados al control interno, administrativo, operacional y aplicación de disposiciones reglamentarias.
- Organiza al personal o inspectores en las diferentes actividades áreas en esta unidad municipal verificando correcciones de procedimientos y emitiendo los informes respectivos.
- Inspeccionar y evaluar el sistema de control interno y proponer recomendaciones para mejorarlo.
- Evaluar y verificar con objetividad el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias.
- Controlar con posterioridad y en forma independiente todas las operaciones realizadas en esta organización.
- Examinar y evaluar la planificación, organización, dirección y control interno administrativo.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Título profesional Ingeniero
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** Actividades Administrativas, Tiempo 3 años.
- **CAPACITACIÓN:** Administración, desarrollo organizacional. etc.

Código personal: 003

DENOMINACIÓN DEL CARGO: SECRETARIA
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: ADMINISTRADOR

NATURALEZA DEL PUESTO: Certifica los informes de la organización, ejecuta informes sobre las novedades internas e informa al administrador sobre lo acontecido de esta dependencia.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Dar fe de los actos administrativos de la institución, previa autorización del Administrador.
- Comunicar al personal de esta área en forma oportuna y veraz las resoluciones, posiciones y recomendaciones emanadas por el administrador.
- Elaborar y mantener organizados los informes enviados y recibidos.
- Tomar las notas correspondientes para elaboración de informes según el requerimiento.
- Colaborar con el administrador y demás unidades administrativas de la entidad, cuando requieran información sobre alguna situación interna.
- Elaborar las convocatorias a las reuniones y coordinar las asistencias de los miembros, cuya presencia sea requerida por el administrador.

REQUISITOS MINIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Educación Superior mínima 4 años o Título profesional.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** Labores afines, Tiempo: 1 Años
- **CAPACITACIÓN:** Secretariado, relaciones humanas, motivación, informática

Código personal: 004

DENOMINACIÓN DEL CARGO: INSPECTOR JEFE.
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: SUPERVISOR
SUPERVISA A: **INSPECTORES**

NATURALEZA DEL PUESTO: Organiza, dirige y controla las actividades que realizan los inspectores.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Realizar estudios de análisis de los requerimientos de los inspectores
- Planifica y programa las actividades según los cuatro turnos establecidos dentro de la organización.
- Dirigir a los inspectores según los operativos en las diferentes áreas en la dentro de las instalaciones.
- Controlar que el personal responsable cumpla con las inspecciones en las diferentes áreas estratégicas en la unidad.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Ingeniero en administración o Lic. Jurisprudencia
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** Administrador, Tiempo: 3 Años
- **CAPACITACIÓN :** Relaciones Humanas, dirección de personal.

Código personal: 005

DENOMINACIÓN DEL CARGO: CONTADOR
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: ADMINISTRADOR

NATURALEZA DEL PUESTO: Planificación, dirección y control de las actividades de contabilidad y auditoría interna de esta unidad.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Asesorar, informar y recomendar al Administrador en asuntos relacionados al control interno, contable, administrativo, financiero, operacional y aplicación de disposiciones reglamentarias.
- Efectuar auditorías y exámenes especiales con posterioridad a la ejecución de los programas financieros, administrativos y operativos en lo interno, verificando correcciones de procedimientos y emitiendo los informes respectivos.
- Revisar y evaluar el sistema de control interno y proponer recomendaciones para mejorarlo.
- Evaluar y verificar con objetividad el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias y recomendaciones emitidas de los informes de auditoría.
- Controlar con posterioridad y en forma independiente todas las operaciones realizadas del Terminal Terrestre y comprobar su legalidad, veracidad y conformidad a las políticas, planes y programas.
- Cumplir con las políticas y normas técnicas dictadas por la contraloría general del estado y velar que estas se cumplan.
- Examinar y evaluar la planificación, organización, dirección y control interno administrativo.
- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones y reglamentos en materia de auditorías internas, así como las que fueran impartidas por la contraloría general del estado y demás organismos autorizados para el efecto.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Título Profesional: Contabilidad y Auditoría
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** Contabilidad y Auditoría en Empresas,
Tiempo: 3 Años
- **CAPACITACIÓN:** Control Gubernamental, Contabilidad Gubernamental, Control Presupuestario, Planificación Estratégica

Código personal: 006

DENOMINACIÓN DEL CARGO: RECAUDADOR
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: ADMINISTRADOR

NATURALEZA DEL PUESTO: Persona encargada de la cobranza de caudales, impuesta según la ordenanza del Gobierno local.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Planifica, dirige, organiza y controla la cobranza de los tributos en toda la unidad municipal, tomando en consideración los procedimientos determinados por la Ley
- Realiza las cobranzas de tributos a las diferentes oficinas de las cooperativas y diferentes locales comerciales en esta unidad.
- Responsable de rendir cuentas de la recaudación al contador.
- Informa cualquier anomalía que se presente al Administrador.
- Mantener un estricto control de los valores recaudados y documentos en custodia.
- Cumple con objetividad el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias y recomendaciones emitidas en los informes de auditoría.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Título Profesional: Contabilidad y Auditoría
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** Contabilidad y Auditoría en Empresas, Tiempo: 3 Años
- **CAPACITACIÓN:** Control Gubernamental, Contabilidad Gubernamental, Control Presupuestario, Planificación Estratégica

Código personal: 007

DENOMINACIÓN DEL CARGO: **BODEGUERO**
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: ADMINISTRADOR

NATURALEZA DEL PUESTO: Planificación, organización, dirección y control de los bienes que ingresan y egresan según la necesidad en esta área.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Recibir, registrar y custodiar los bienes materiales, muebles, equipos, suministros, etc. que han sido adquiridos para esta Unidad Municipal.
- Entregar los bienes que sean requeridos por las diferentes unidades administrativas previa documentación legalizada.
- Mantener mediante un programa computacional un inventario de los bienes existentes en bodega.
- Evaluar y verificar con objetividad el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias y recomendaciones emitidas de los informes de auditoría.
- Proveer suministros, materiales y bienes a las diferentes áreas internas
- Realizar constataciones físicas, por lo menos una vez por año.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Título Profesional: Contabilidad y Auditoría o Administración Pública.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** Contabilidad y Auditoría en Empresas, Administración de Empresas. Tiempo: 3 Años
- **CAPACITACIÓN:** Control Presupuestario, Planificación Estratégica, Computación, otros.

Código personal: 008

DENOMINACIÓN DEL CARGO: **INSPECTOR GARITA**
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: INSPECTOR JEFE

NATURALEZA DEL PUESTO: Inspección y vigilancia en la garita principal de entrada y salida de vehículos en el Terminal Terrestre.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Controlar y vigilar que los vehículos de transporte de pasajeros estén legalmente autorizados hacer uso de las instalaciones dependiendo de su frecuencia o turno.
- Registra los vehículos que ingresan al Terminal Terrestre.
- Facturación y cobro de las tasas por frecuencias de turnos de salida.
- Control del sellado de puertas.
- Cobro de multas por salidas retrasadas.
- Informe del turno realizado, con el cuadro de la recaudación
- Informe de novedades al inspector

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Administrador en Empresas o Administrador de Empresas Públicas, o carreras afines.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** En Administración Pública, Administración de Empresas, otros. Tiempo: 1 Años
- **CAPACITACIÓN:** En Administración, Computación, Contabilidad, otros.

Código personal: 009

DENOMINACIÓN DEL CARGO: INSPECTOR PUERTAS

DEPENDE DE: ADMINISTRADOR

REPORTA A: INSPECTOR JEFE

NATURALEZA DEL PUESTO: Inspección y vigilancia en puertas principales de entrada y salida de usuarios en el Terminal Terrestre.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Control de las puertas de ingreso y salida de usuarios del Terminal.
- Cuidado y vigilancia de los tornos y monederos, recibirlos y entregarlos en perfecto funcionamiento.
- Realiza informes de los turnos realizados, con el cuadro de la recaudación.
- Informa de novedades al inspector jefe.
- Brinda información con respeto y cortesía a los usuarios.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Administrador en Empresas o Administrador de Empresas Públicas, o carreras afines.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** En Administración Pública, Administración de Empresas, otros. Tiempo: 1 Años

Código personal: 0010

DENOMINACIÓN DEL CARGO: INSPECTOR SEGURIDAD
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: INSPECTOR JEFE

NATURALEZA DEL PUESTO: Inspección y vigilancia en seguridad interna en el Terminal Terrestre.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Control y vigilancia de las áreas de acceso y circulación en el Terminal.
- Control de vendedores ambulantes, personas ebrias.
- Control anti delincuencia al interior y exterior del terminal.
- Control de taxis que se parquean en el paso cebra.
- Brinda información con respeto y cortesía a los usuarios.
- Informa de novedades al inspector jefe.
- Control de vehículos piratas en el interior y áreas adyacentes al Terminal.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Administrador en Empresas, en Derecho o carreras afines.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** En Administración Pública, Administración de Empresas, otros. Tiempo: 1 Años
- **CAPACITACIÓN:** En Leyes, otros.

Código personal: 0011

DENOMINACIÓN DEL CARGO: MANTENIMIENTO

DEPENDE DE: ADMINISTRADOR

REPORTA A: INSPECTORES

NATURALEZA DEL PUESTO: Mantener limpias y en orden las diferentes áreas en el Terminal.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Limpieza de las aceras, accesos, puertas de ingreso y salida del Terminal.
- Limpieza diaria de las áreas internas y externas del Terminal.
- Recolección de la basura de los locales y el contorno del Terminal.
- Limpieza del área Administrativa
- Limpieza del área de embarque de paso peatonal y velar por el correcto funcionamiento de los servicios básicos del Terminal.

REQUISITOS MINIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Bachiller en cualquier especialidad.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** ninguna.
- **CAPACITACIÓN:** secundaria.

Código personal: 0012

DENOMINACIÓN DEL CARGO: INFORMACION
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: INSPECTORES

NATURALEZA DEL PUESTO: Informar al usuario y turista en el Terminal Terrestre.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Ayuda con información al usuario.
- Cambio de monedas fraccionarias a los usuarios.
- Brindar con información turística sobre la ciudad y provincia de Loja
- Anuncio de frecuencias por el alto parlante.
- Informe de novedades al inspector jefe.
- Poner al Tanto al inspector de turno cuando timbran las puertas de ingreso

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Contabilidad o Auditoria, Administración Empresas.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** En Administración Pública, Administración de Empresas, otros. Tiempo: 1 Años
- **CAPACITACIÓN:** En Administración, Computación, Contabilidad, otros.

Código personal: 0013

DENOMINACIÓN DEL CARGO: INSPECTORES VOLANTES
DEPENDE DE: ADMINISTRADOR
REPORTA A: INSPECTOR JEFE

NATURALEZA DEL PUESTO: Dirección, organización de los encargados de las inspección en los diferentes puntos del Terminal Terrestre.

DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

- Registro de asistencia del personal asignado a las puertas, garita, información, Policía Municipal y mantenimiento.
- Control de los turnos de salida de las cooperativas de transporte conforme a la frecuencia autorizada.
- Control y supervisión del personal asignado al turno.
- Coordinación con el personal de la Policía Municipal para la erradicación de la delincuencia al interior del Terminal.
- Revisar los informes de la recaudación en cada puerta y agrita de salida.
- Vigilar la contabilidad de la recaudación de su turno.
- Informar a la supervisión sobre las novedades presentes en su turno.
- Control de la iluminación de las diferentes áreas del Terminal
- Asistencia e información con respeto y cortesía a los usuarios.
- Control dentro del área de locales para que los productos de las vitrinas se ubiquen dentro del área local, y se dé con moderación.
- Revisión permanente de productos caducados, permisos de Funcionamiento, contratos de arriendo y giro del negocio.
- Controlar que los vehículos no autorizados ingresen por los andenes de llegada.
- Control de los lugares de estacionamiento.

REQUISITOS MÍNIMOS PARA EL CARGO

- **EDUCACIÓN FORMAL:** Administrador en Empresas o Administrador de Empresas Públicas, o carreras afines.
- **TIPO DE EXPERIENCIA:** En Administración Pública, Administración de Empresas, otros. Tiempo: 2 Años
- **CAPACITACIÓN:** En Administración, Computación, Contabilidad, otros.

ESTUDIO FINANCIERO

ESTUDIO FINANCIERO

INVERSIONES Y FINANCIAMIENTO.

INVERSIONES

Este segmento del estudio se refiere a las reparticiones que se presentan en la fase pre-operativa y operativa de la vida útil de un proyecto y representa desembolsos de efectivo para la adquisición de activos. Las inversiones se las clasifica en tres categorías: **activos fijos, activos diferidos, activo circulante (capital de trabajo).**

INVERSIONES EN ACTIVOS FIJOS.

CUADRO N° 31

TERRENO

DIMENSIÓN	ÁREA	VALOR M ²	COSTO TOTAL
100m X 100m	10.000m ²	\$ 8,00	80.000,00

FUENTE: CATASTRO DE MUNICIPIO
ELABORACIÓN: EL AUTOR

El terreno para la edificación del terminal terrestre tiene un costo de \$ 80000,00 dólares, su dimensión es de 100m x 100m que da un área de 10000 m²; lo mismo que dividido entre dimensión y área, se está valorando en \$ 80000,00 dólares, que dividido para 10000 m², obteniendo así el valor de cada m² en \$ 8,00 dólares.

CUADRO N° 32

CONSTRUCCIONES

AREAS DE CONSTRUCCION	CANT. M2	V/UNITARIO	VALOR TOTAL
DARCENAS DE LLEGADAS (BUSES)	200	70	14000,00
PATIO DE MANIOBRAS (ESPERA)	400	70	28000,00
PATIO DE MANIOBRAS (SALIDA DE BUSES)	900	70	63000,00
DARSENAS SALIDA DE BUSES	320	70	22400,00
ACCESO BUSES Y TAXIS (EXTERIOR)	400	70	28000,00
LOCALES COMERCIALES	630	500	315000,00
OFICINAS Y BODEGAS DE COOPERATIVAS	640	500	320000,00
SALAS DE ESPERA	300	500	150000,00
ADMINISTRACION	398	500	199000,00
RETEN POLICIA NACIONAL	22	500	11000,00
TOTAL	4210		1150400,00

FUENTE: PLANIFICACION MUNICIPIO DE LOJA

ELABORACIÓN: EL AUTOR

En las áreas para la edificación, se multiplicó la cantidad de m2 del área por el valor unitario del m2, según el valor del área de construcción, obteniendo así valores totales, ejecutando la sumatoria de los mismos y dando como resultado un costo total de 1150400,00 dólares de todas las áreas de construcción.

CUADRO N° 33

MUEBLES Y ENSERES

DETALLE	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
ESCRITORIOS	9	100,00	900,00
TELEVISORES	2	1000,00	2000,00
SILLONES	8	80,00	640,00
SILLAS	21	15,00	315,00
MESAS	5	50,00	250,00
ARCHIVADOR	8	90,00	720,00
JUEGO DE SALA	1	350,00	350,00
VENTILADORES	9	50,00	450,00
TOTAL			5625,00

FUENTE: ALMACENES

ELABORACIÓN: EL AUTOR

El costo total de muebles y enseres, que es de 5625,00 dólares, es el resultado de la cantidad de bienes que se va a adquirir por el valor unitario, lo mismo que utilizará en ciertas áreas.

CUADRO N° 34

EQUIPO DE OFICINA

DIMENSION	ÁREA	VALOR M2	COSTO TOTAL
25x20	500M2	10	5000,00
DETALLE	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
CALCULADORA	5	15,00	75,00
IMPRESORA MULT.	9	70,00	630,00
TELEFONO	2	60,00	120,00

FUENTE: ALMACENES
ELABORACIÓN: EL AUTOR

De igual forma que el cuadro anterior, aquí el equipo de oficina tiene costo total de 913,00 dólares, efecto que salió de la multiplicación de la cantidad de bienes a adquirir por el valor unitario.

CUADRO N° 35

EQUIPO DE CÓMPUTO

DETALLE	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
COMPUTADORA	9	900,00	8100,00
TOTAL			8100,00

FUENTE: ALMACENES
ELABORACIÓN: EL AUTOR

De la cantidad de computadoras que se van a utilizar que son 9, se multiplico por el precio unitario que es 900,00 dólares, se obtuvo un total el equipo de computo un costo total de 8100,00 dólares.

CUADRO N° 36

VEHÍCULO

DETALLE	CANT.	VALOR UNIT.	VALOR TOTAL
VEHÍCULO (CAMIONETA)	1	17000,00	17000,00
TOTAL			17000,00

FUENTE: CONSESIONARIO LOJA CAR

ELABORACIÓN: EL AUTOR

El valor total del vehículo de acuerdo a la proforma del concesionario es de \$ 17000,00 dólares. Este bien, es de suma importancia para esta dependencia, porque ayudará a agilizar las gestiones que demanden una mejor atención al usuario y a la sociedad a quien pertenece.

CUADRO N° 37

HERRAMIENTAS Y UTENSILIOS

DETALLE	VALOR TOTAL
HERRAMIENTAS E IMPLEMENTOS PARA SEGURIDAD	3200,00
UTENSILIOS PARA MANTENIMIENTO	200,00
TOTAL	3400,00

FUENTE: ALMACENES

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Las herramientas, implementos de seguridad y utensilios para el cuidado y mantenimiento de la edificación, se consideró un aproximado para los dos conceptos: para el primero se pondera un valor de \$ 3200,00 dólares y para el segundo un valor de \$ 200,00 dólares; concretando un costo total de \$ 3400,00 dólares, por la compra de estos elementos necesarios.

INVERSIONES EN ACTIVOS DIFERIDOS

CUADRO N° 38

ACTIVOS DIFERIDOS

DETALLE	CANT.	V. UNIT.	V. TOTAL
Inversiones (tiempo)	1	500,00	500,00
Estudios	1	500,00	500,00
Diseños	1	500,00	500,00
TOTAL			1500,00

FUENTE: PLANIFICACION MUNICIPIO DE LOJA
ELABORACIÓN: LOS AUTORES

Ésta, como única inversión del activo diferido, se ha considerado: por el tiempo invertido \$ 500,00 dólares; por los estudios investigativos \$ 500,00 dólares y por los diseños y asesoramiento otros \$ 500,00 dólares, deduciendo un total de \$ 1500,00 como un costo a invertir.

CUADRO N° 39

RESULTADO DE ACTIVOS FIJOS

DETALLE	ACTIVO FIJO
TERRENO	80000,00
CONSTRUCCIONES	1150400,00
MUEBLES Y ENSERES	5625,00
EQUIPO DE OFICINA	913,00
EQUIPO DE COMPUTO	8100,00
VEHICULO	17000,00
HERRAMIENTAS Y UTENSILIOS	3400,00
TOTALES	1265438,00

FUENTE: CUADRO 31, 32, 33, 34, 35,36, Y 37
ELABORACIÓN: EL AUTOR

El resultado de activos fijos que es \$ **1265438,00** dólares, es simplemente la sumatoria de todos los totales de cada uno de los activos fijos.

INVERSIONES EN ACTIVOS CIRCULANTES

CUADRO N° 40

C APITAL DE TRABAJO

RUBRO	VALOR TOTAL
GASTOS DE SERVICIO	84651,51
GASTOS ADMINISTRATIVOS	150066,34
GASTOS DE RECAUDACIÓN	4476,91
GASTOS FINANCIEROS	65427,23
TOTAL	304621,99

FUENTE: CUADRO 38.

ELABORACIÓN: EL AUTOR.

El capital de trabajo, es la demostración de los gastos en cada una de las áreas en las que se va a invertir: así como Gastos de Servicio \$ 84651,51 dólares; como Gastos Administrativos \$ 150066,34 dólares; como Gastos de Recaudación \$ 4476,91 dólares y como Gastos Financieros \$ 65427,23, sumando todos estos gastos da un total de \$ **304621,99** dólares.

CUADRO N° 41

RESUMEN TOTAL DE INVERSIONES

RUBRO	MONTO
ACTIVOS FIJOS	1265438,00
ACTIVOS DIFERIDOS	1500,00
CAPITAL DE TRABAJO	304621,99
TOTAL	1571559,99

FUENTE: CUADRO 38, 39, Y 40.

ELABORACIÓN: EL AUTOR

El Cuadro N° 41, que es el resumen total de las Inversiones, simplemente la sumatoria de los costos de cada uno de los activos, lo que concluye en

un total de 1571559,99 (Un millón quinientos setenta y un mil quinientos cincuenta y nueve dólares con noventa y nueve centavos americanos. Esta es el monto que se ha podido determinar científicamente para la edificación del terminal Terrestre de Alamor.

FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

Existen dos clases de financiamiento

- ❖ Financiamiento propio aportado por los socios.
- ❖ Financiamiento externo con un préstamo de la Corporación Financiera Nacional (CFN) a un interés del 5% anual.

CUADRO N° 42

FINANCIAMIENTO

TIPO DE CAPITAL	CANTIDAD	PORCENTAJE
Capital propio	371559,99	23.64%
Capital externo	1200000,00	76.36%
TOTAL	1571559,99	100%

FUENTE: CORPORACION FINANCIERA NACIONAL (CFN).

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Para estos proyectos de Instituciones Públicas, el monto total a invertir se divide en dos porcentajes el uno como capital propio con el 23.64 % y el otro como capital externo con el 76.36 %. Esta es una de las políticas financieras con las que se compromete la Corporación Financiera Nacional (CFN). y los socios.

CUADRO N° 43

CALCULO DE LA AMORTIZACIÓN

CAPITAL	1200000,00
INT.ANUAL (TASA)	5%
N° DE PAGOS	40
N° DE DIAS ENTRE PAGO Y PAGO	90
CUOTA BASE	37832,79
DIVIDENDO	38305,70
PLAZO DE AÑOS	10

FUENTE: CORPORACION FINANCIERA NACIONAL (CFN).

ELABORACIÓN: EL AUTOR

El préstamo que se realizará a la Corporación Financiera Nacional será de \$ 1200000,00 dólares, con un interés anual del 5%, el número de pagos será de 40 cuotas a 90 días entre pago y pago, con una cuota base, según la amortización (cuadro N° 44) es de \$ 37832,79 dólares y un dividendo de \$ 38305,70 dólares. Este préstamo esta pre-diseñado para 10 años plazo que es la vida útil del proyecto.

CUADRO N° 44

CUADRO DE AMORTIZACIÓN

Nº	CAPITAL	INTERES	DIVIDENDO	AMORTIZ	SALDO
0					1200000,00
1	1200000,00	15000,00	38305,70	23305,70	1176694,30
2	1176694,30	14708,68	38305,70	23597,02	1153097,29
3	1153097,29	14413,72	38305,70	23891,98	1129205,30
4	1129205,30	14115,07	38305,70	24190,63	1105014,67
5	1105014,67	13812,68	38305,70	24493,01	1080521,66
6	1080521,66	13506,52	38305,70	24799,18	1055722,49
7	1055722,49	13196,53	38305,70	25109,17	1030613,32
8	1030613,32	12882,67	38305,70	25423,03	1005190,29
9	1005190,29	12564,88	38305,70	25740,82	979449,47
10	979449,47	12243,12	38305,70	26062,58	953386,89
11	953386,89	11917,34	38305,70	26388,36	926998,53
12	926998,53	11587,48	38305,70	26718,22	900280,32
13	900280,32	11253,50	38305,70	27052,19	873228,12
14	873228,12	10915,35	38305,70	27390,35	845837,78
15	845837,78	10572,97	38305,70	27732,72	818105,06
16	818105,06	10226,31	38305,70	28079,38	790025,67
17	790025,67	9875,32	38305,70	28430,38	761595,30
18	761595,30	9519,94	38305,70	28785,76	732809,54
19	732809,54	9160,12	38305,70	29145,58	703663,96
20	703663,96	8795,80	38305,70	29509,90	674154,07
21	674154,07	8426,93	38305,70	29878,77	644275,29
22	644275,29	8053,44	38305,70	30252,26	614023,04
23	614023,04	7675,29	38305,70	30630,41	583392,63
24	583392,63	7292,41	38305,70	31013,29	552379,34
25	552379,34	6904,74	38305,70	31400,95	520978,39
26	520978,39	6512,23	38305,70	31793,47	489184,92
27	489184,92	6114,81	38305,70	32190,89	456994,03
28	456994,03	5712,43	38305,70	32593,27	424400,76
29	424400,76	5305,01	38305,70	33000,69	391400,08
30	391400,08	4892,50	38305,70	33413,20	357986,88
31	357986,88	4474,84	38305,70	33830,86	324156,02
32	324156,02	4051,95	38305,70	34253,75	289902,27
33	289902,27	3623,78	38305,70	34681,92	255220,36
34	255220,36	3190,25	38305,70	35115,44	220104,91
35	220104,91	2751,31	38305,70	35554,39	184550,53
36	184550,53	2306,88	38305,70	35998,82	148551,71
37	148551,71	1856,90	38305,70	36448,80	112102,91
38	112102,91	1401,29	38305,70	36904,41	75198,50
39	75198,50	939,98	38305,70	37365,72	37832,79
40	37832,79	472,91	38305,70	37832,79	0,00

PRESUPUESTOS DE COSTOS

En este análisis nos valemos de la contabilidad de los costos, la misma que constituye un subsistema que hace el manejo de costos de producción a efectos de determinar el costo real producir del generar un bien o un servicio, para con estos datos fijar el precio con el cual se pondrá en el mercado el nuevo servicio.

Los datos a detallarse posteriormente, están relacionados según la investigación realizada a la Terminal Terrestre de Loja, por el orden, la estética y la confianza que ofrece.

CUADRO N° 45

MANO DE OBRA DIRECTA (Limpieza)

DETALLE	OBREROS (8)
SUELDO BASICO	264,00
DECIMO TERCERO	22,00
DECIMO CUATRO	22,00
APORTE PATRONAL 11,15%	29,44
IECE 0.5%	1,32
SECAP 0.5%	1,32
VACACIONES 50%	11,00
FONDO DE RESERVA (UN BASICO)	22,00
TOTAL DEL SUELDO MENSUAL	373,08
NUMERO DE PERSONAS	8
TOTAL DE SUELDOS AL AÑO	35815,30

FUENTE: CODIGO LABORAL

ELABORACIÓN: EL AUTOR

En el cuadro N° 45, se detalla uno de los costes del presupuesto que es la mano de obra que representa al personal que realiza la limpieza las 24

horas del día en cuatro turnos de 6 horas los 365 días del año. El número de obreros son 8 que multiplicado con el salario unificado de 373,08 dólares mensual y por 12 meses, proporciona un costo total de **35815,30** anual.

CUADRO N° 46

MANO DE OBRA INDIRECTA

DETALLE	SEGURIDADES (9)
SUELDO BASICO	264,00
DECIMO TERCERO	22,00
DECIMO CUATRO	22,00
APORTE PATRONAL 11,15%	29,44
IECE 0.5%	1,32
SECAP 0.5%	1,32
VACACIONES 50%	11,00
FONDO DE RESERVA (UN BASICO)	22,00
TOTAL DEL SUELDO MENSUAL	373,08
NUMERO DE PERSONAS	9
TOTAL DE SUELDOS AL AÑO	40292,21

FUENTE: CODIGO LABORAL.
ELABORACIÓN: EL AUTOR

En el cuadro N° 46, se detalla un rubro importante del presupuesto que es la mano de obra indirecta que representa al personal que realiza la seguridad las 24 horas del día en cuatro turnos de 8 horas los 365 días del año. El número de obreros son 9 que multiplicado con el salario unificado de 373,08 dólares mensual y por 12 meses, proporciona un costo total de **40292,21** dólares en el año.

CUADRO N° 47

UTILES DE ASEO Y LIMPIEZA

DETALLE	CANT/MES	P. UNIT	V.TOTAL/MES	V.TOTAL/AÑO
ESCOBAS	20	3,00	60,00	720,00
DESINFECTANTE	60	5,00	300,00	3600,00
TRAPEADORES	32	10,00	320,00	3840,00
BALDES	4	5,00	20,00	240,00
FRANELAS	12	1,00	12,00	144,00
TOTAL				8544,00

FUENTE: ALMACENES

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Del cuadro N° 47, se detalla la inversión de los útiles de aseo y limpieza, lo mismo que se utilizará para el mantenimiento de los interiores de la edificación; dando un costo anual de **8544,00** dólares.

GASTOS ADMINISTRATIVOS

CUADRO N° 48

SUELDOS

DETALLE	GERENTE	SUPERVISOR	SECRETARIA	GUIA INFORMACION	BODEGUERO	INSPECTOR JEFE	INSPECTORES
SUELDO BASICO	736,00	434,00	284,00	268,00	300,00	300,00	264,00
DECIMO TERCERO	61,33	36,17	23,67	22,33	25,00	25,00	22,00
DECIMO CUATRO	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00
APORTE PATRONAL 12,15% (IECE- SECAP)	89,42	52,73	34,51	32,56	36,45	36,45	32,08
VACACIONES 50%	30,67	18,08	11,83	11,17	12,50	12,50	11,00
FONDO DE RESERVA (UN BASICO)	61,33	36,17	23,67	22,33	25,00	25,00	22,00
SUELDO MENSUAL	1000,76	599,15	399,67	378,40	420,95	420,95	373,08
NUMERO DE PERSONAS	1	1	1	1	1	4	8
SUELDO ANUAL	12009,09	7189,77	4796,07	4540,74	5051,40	20205,60	35815,30
TOTALES	89607,97						

FUENTE: CODIGO LABORAL.

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Los sueldos del personal administrativo que se detallan en el cuadro N° 48; son sueldos para el personal que se requerirá para organizar, administrar y ofrecer un servicio eficaz y eficientemente a los usuarios. Así tenemos al personal administrativo con sus responsabilidades que trabaja de lunes a viernes las 8 horas diarias normales: al gerente, la secretaria, el supervisor será responsable de vigilar y controlar a todos los subalternos en diferentes horas y días; tenemos también al guía informador al turista, aviso salida frecuencias, otros; también está el bodeguero encargado de tener en inventario todos los bienes; es importante hacer énfasis en los inspectores jefes, ellos realizarán 4 turnos de lunes a domingo, los mismos que velarán por las funciones de los 8 inspectores. Siendo 4 inspectores en cuatro turnos, serán los responsables del cobro del ingreso a las personas para abordar los buses de salida y 4 inspectores en cuatro turnos, serán los responsables de la venta de las frecuencias a las unidades de transporte según el destino, además controlarán las entradas a la dársena de embarque de pasajeros y control salida de los mismos sin exceso de pasajeros a las indicadas. El costo en sueldos que se invertirá en este personal en el año es de **89607,97** dólares.

CUADRO N° 49

SERVICIOS BÁSICOS

DETALLE	UNIDAD DE MEDIDA	COSTO	CONSUMO MENSUAL	COSTO MENSUAL	COSTO ANUAL
AGUA	M ³	0,20	3600	720,00	8640,00
LUZ	Kw/h	0,08	21600	1.728,00	20736,00
TELEFONO	minutos	0,02	18168	363,36	4360,32
INTERNET	Día	1,00	30	30,00	360,00
TOTAL					34096,32

FUENTE: MUNICIPIO EMPRESA ELECTRICA
ELABORACIÓN: LOS AUTORES

Del cuadro N° 49 que corresponde al consumo mensual de los servicios básicos, es en referencia al Municipio y la Empresa Eléctrica de Alamor. Lo cual se ha estimado un costo solo de la planta baja de **34096,32** dólares en el año.

CUADRO N° 50

UTILES DE OFICINA

DETALLE	CANT. (Mes)	V. UNIT.	V. TOTAL (año)
GRAPADORA	9	10,00	90,00
PERFORADORA	9	10,00	90,00
SACA GRAPAS	9	5,00	45,00
ESFEROS	24	0,25	6,00
LAPICES	24	0,25	6,00
BORRADORES	9	0,15	1,35
RESMA (PAPEL BOND)	1	3,50	3,50
CARDEX	1	1,00	1,00
TOTAL			242,85

FUENTE: LIBRERÍA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

Los útiles de oficina se detallan en el cuadro N° 50, la cantidad a utilizar es el promedio que también depende del número del personal que va a requerir estos implementos para la organización en sus funciones. Así

tenemos que el costo total de estos implementos es de **242,85** dólares durante el año.

DEPRECIACIONES

DEFINICIÓN:

La depreciación es la pérdida de valor contable que sufren los activos fijos por el uso a que se les somete y su función productora de renta. En la medida en que avance el tiempo de servicio, decrece el valor contable de dichos activos.

CUADRO N° 51

CONSTRUCCIÓN

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL (AÑOS)	VALOR RESIDUAL	DEPREC. ANUAL	VALOR RESCATE
DARCENAS DE LLEGADA (BUSES)	14000,00	50	0,00	280,00	11200,00
PATIO DE MANIOBRAS (ESPERA)	28000,00	50	0,00	560,00	22400,00
PATIO DE MANIOBRAS (SALIDABUSES)	63000,00	50	0,00	1260,00	50400,00
DARECENAS SALIDA DE BUSES	22400,00	50	0,00	448,00	17920,00
ACCESO BUSES Y TAXIS (EXTERIOR)	28000,00	50	0,00	560,00	22400,00
LOCALES COMERCIALES	315000,00	50	0,00	6300,00	252000,00
OFICINAS Y BODEGAS DE COOP.	320000,00	50	0,00	6400,00	256000,00
SALAS DE ESPERA	150000,00	50	0,00	3000,00	120000,00
ADMINISTRACION	199000,00	50	0,00	3980,00	159200,00
RETEN POLICIA NACIONAL	11000,00	50	0,00	220,00	5000,00
TOTAL	1150400,00			23008,00	916520,00

FUENTE: CONTRALORIA GENERAL DEL ESTADO
ELABORACIÓN EL AUTOR

En la depreciación de las áreas de construcción que se muestran en el cuadro N° 39; se determinan valores a depreciar, los cuales se dividen

para el número de años de vida del activo, estos regulados por la Contraloría General de Estado. Así tenemos que para la construcción tiene una vida útil de 50 años, teniendo así una depreciación anual para cada área, dando un costo total por año de **23008,00** dólares.

Pero se obtiene una diferencia cómo valor de rescate de **916520,00** dólares después de los 10 años de depreciación que es tiempo de vida útil del proyecto a ejecutarse.

CUADRO N° 52

EQUIPO DE CÓMPUTO

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL (AÑOS)	VALOR RESIDUAL	DEPREC. ANUAL	VALOR RESCATE
COMP. GERENTE	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. SECRETARIA	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. SUPERVISOR	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. INSPEC. JEFE	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. CONTADOR	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. RECAUDADOR	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. BODEGUERO	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. INFORMACION	900,00	5	0,00	180,00	0,00
COMP. GARITA	900,00	5	0,00	180,00	0,00
TOTAL	8100,00			1620,00	0,00

FUENTE: SEGÚN LAS NEC.
ELABORACIÓN EL AUTOR

Para el equipo de cómputo que se muestran en el cuadro N° 52; se determinan valores a depreciar, los cuales también se dividen para el número de años de vida del activo, los mismos que están regulados por la Contraloría General de Estado. Así tenemos que para el equipo de cómputo tiene una vida útil de 5 años, teniendo así una depreciación anual para cada área, dando un costo total de **1620,00** dólares por año.

Pero como el tiempo estimado para el proyecto es de 10 años, tendría que realizarse una reinversión.

CUADRO N° 53

MUEBLES Y ENSERES

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL (AÑOS)	VALOR RESIDUAL	DEPREC. ANUAL	VALOR RESCATE
ESCRITORIOS	900,00	10	0,00	90,00	0,00
TELEVISORES	2000,00	10	0,00	200,00	0,00
SILLONES	640,00	10	0,00	64,00	0,00
SILLAS	315,00	10	0,00	31,50	0,00
MESAS	250,00	10	0,00	25,00	0,00
ARCHIVADORES	720,00	10	0,00	72,00	0,00
JUEGO DE SALA	350,00	10	0,00	35,00	0,00
VENTILADORES	450,00	10	0,00	45,00	0,00
TOTAL	5625,00			562,50	0,00

FUENTE: SEGÚN LAS NEC.
ELABORACIÓN: EL AUTOR

Para los muebles y enseres, la vida útil de estos activos es de 10 años y el valor total a depreciar por año es de **562,50** dólares. Esto de todos los activos de muebles y enseres que se muestran el cuadro N° 53.

CUADRO N° 54

EQUIPO DE OFICINA

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL (AÑOS)	VALOR RESIDUAL	DEPRECIAC. ANUAL	VALOR RESCATE
CALCULADORA	75,00	10	0,00	7,50	0,00
IMPRESORA MULTIPLE	630,00	10	0,00	63,00	0,00
TELEFONO	120,00	10	0,00	12,00	0,00
FAX	60,00	10	0,00	6,00	0,00
SUMADORA	28,00	10	0,00	2,80	0,00
TOTAL	913,00			91,30	0,00

FUENTE: SEGÚN LAS NEC.
ELABORACIÓN: EL AUTOR

En el Cuadro N° 54, para el equipo de oficina, la vida útil de estos activos es de 10 años y el valor total a depreciar por año de todos los activos es de **91,30** dólares.

CUADRO N° 55

VEHÍCULO

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL (AÑOS)	VALOR RESIDUAL	DEPRECIAC. ANUAL	VALOR RESCATE
Vehículo	17000,00	5	0,00	3400,00	0,00
TOTAL	17000,00			3400,00	0,00

FUENTE: SEGÚN LAS NEC.
ELABORACIÓN EL AUTOR

Para el vehículo, la depreciación que se muestran en el cuadro N° 55; se determina el valor a depreciar, los cuales también se dividen para el número de años de vida del activo; así tenemos que el vehículo tiene una vida útil de 5 años, teniendo así una depreciación anual según su valor histórico, dando un costo total de **3400,00** dólares por año. Pero como el tiempo estimado para el proyecto es de 10 años, tendría que realizarse una reinversión.

CUADRO N° 56

RESULTADO DE DEPRECIACIONES

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL (AÑOS)	VALOR RESIDUAL	DEPRECIAC. ANUAL	VALOR RESCATE
Construcción	1150400,00	50	0,00	23388,00	916520,00
Equipo computo	8100,00	5	0,00	1620,00	0,00
Equipo Oficina	913,00	10	0,00	91,30	0,00
Muebles y enseres	5625,00	10	0,00	562,50	0,00
Vehículo	17000,00	5	0,00	3400,00	0,00
TOTAL				29061,80	916520,00

FUENTE: CUADRO 51, 52, 53, 54, 55.
ELABORACIÓN EL AUTOR

En el cuadro N° 56 se puntualiza la depreciación anual de los bienes según el tiempo de vida de los mismos. Así tenemos de la sumatoria de todos los totales un costo de **29061,80** dólares; con un valor de rescate de **916520,00** solo de la construcción.

CUADRO N° 57

COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES DEL VEHÍCULO

DETALLE	COSTO MENSUAL	COSTO ANUAL
Combustibles	87,60	1051,20
Lubricantes	30,00	360,00
TOTAL	117.60	1411,20

FUENTE: ALMACENES
ELABORACIÓN: EL AUTOR

El consumo de lubricantes y combustible del vehículo que se adquirirá, nos da un costo total de **1411,20** dólares por estos dos factores importantes y necesarios para movilizar el vehículo; lo mismo que se demuestra en el cuadro N° 57.

REINVERSION

CUADRO N° 58

EQUIPO DE CÓMPUTO

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL	VALOR RESIDUAL	DEP. ANUAL	VALOR RESCATE
Equipo de computo	8100,00	5	0	1620,00	0,00
TOTAL				1620,00	0,00

FUENTE: SEGÚN LAS NEC.
ELABORACIÓN: EL AUTOR

En el cuadro N° 58, se detalla la inversión para la adquisición de un nuevo equipo de cómputo después de haber terminado su tiempo de vida útil la primera adquisición que fue para los primeros cinco años del proyecto;

teniendo un mismo valor histórico y una misma depreciación que en la primera compra que es de **1620,00** dólares, por año.

CUADRO N° 59

VEHÍCULO

DETALLE	VALOR HISTÓRICO	VIDA ÚTIL	VALOR RESIDUAL	DEP. ANUAL	VALOR RESCATE
Vehículo	17000,00	5	0	3400,00	0,00
TOTAL				3400,00	0,00

FUENTE: SEGÚN LAS NEC.
ELABORACIÓN: EL AUTOR

En el cuadro N° 59, se detalla la inversión para la adquisición de un nuevo vehículo después de haber terminado su tiempo de vida útil el anterior que fue para cinco años; teniendo un mismo valor histórico y una misma depreciación que en la primera compra que es de **3400,00** dólares, como costo total.

CUADRO N° 60

AMORTIZACIÓN ACTIVO DIFERIDO

DETALLE	AMORTIZACIÓN ANUAL	MONTO TOTAL
Activo diferido	150	1500
TOTAL	150	1500

FUENTE: CUADRO 38
ELABORACIÓN: EL AUTOR

$$AMORTIZ.ACTIVO..DIFERIDO. = \frac{1500,00}{10} = 150$$

En el cuadro N° 60 de la amortización del activo diferido, solo se consideró la inversión en la investigación por parte del autor que corresponde a encuestas, transporte, estadía, alimentación; en este activo la patente, el funcionamiento de la empresa, en todo el trayecto de la investigación sus valores no tienen ningún efecto, porque toda institución

pública pasa por alto estas valías. Determinando así la amortización en 1500,00 dólares como monto total, que dividido para los 10 años de vida útil del proyecto, da como resultado 150,00 dólares anuales.

CUADRO N° 61

MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO

DETALLE	CANT (año)	V. UNIT	V.TOTAL (año)
MANTENIMIENTO	2	100,00	200,00
TOTAL			200,00

FUENTE: LUBRICADORA
ELABORACIÓN: EL AUTOR

El mantenimiento del vehículo, se lo realizará dos veces por año, considerando por cada ocasión 100,00 dólares, dando un costo de **200,00** dólares en el año. Según lo detalla en cuadro N° 61.

GASTOS DE RECAUDACION

CUADRO N° 62

SUELDOS

DETALLE	RECAUDADOR
SUELDO BASICO	264,00
DECIMO TERCERO	22,00
DECIMO CUATRO	22,00
APORTE PATRONAL 12,15% (IECE-SECAP)	32,08
VACACIONES 50%	11,00
FONDO DE RESERVA (UN BASICO)	22,00
SUELDO MENSUAL	373,08
NUMERO DE PERSONAS	1
SUELDO ANUAL	4476,91

FUENTE: CODIGO LABORAL
ELABORACIÓN: EL AUTOR

En el cuadro N° 62, se detalla el sueldo del personal que se invertirá para la recaudación interna en el terminal terrestre. El salario unificado es de 373,91 dólares mensual y por 12 meses, proporciona un costo total de **4476,61** en el año, en un horario de trabajo normal.

Cabe recalcar, que en estos gastos de recaudación y no de ventas, solo se considera el sueldo del personal. Esto, porque en esta edificación está considerada como unidad departamental, por lo tanto solo se cuenta este rubro por las funciones que va a cumplir el personal.

GASTOS FINANCIEROS

CUADRO N° 63

SUELDOS

DETALLE	CONTADOR
SUELDO BASICO	434,00
DECIMO TERCERO	36,17
DECIMO CUATRO	22,00
APORTE PATRONAL 12,15% (IECE-SECAP)	52,73
VACACIONES 50%	18,08
FONDO DE RESERVA (UN BASICO)	36,17
SUELDO MENSUAL	599,15
NUMERO DE PERSONAS	1
SUELDO ANUAL	7189,77

FUENTE: CODIGO LABORAL

ELABORACIÓN: EL AUTOR

En los gastos financieros demostrado en el cuadro N° 63, se detalla el sueldo del personal que se invertirá para la contabilidad financiera. El salario unificado es de 599,15 dólares mensual y por 12 meses,

proporciona un costo total de **4476,61** en el año, en un horario de trabajo normal.

Aquí también se recalca, que en los gastos financieros solo se considera el sueldo del personal. Esto, porque solo se cuenta este la responsabilidad que de sus funciones.

CUADRO N° 64

INTERÉSES ANUAL/PRESTAMO

Nº	INTERESES
1	(en 3 meses) 15000,00
2	14708,68
3	14413,72
4	14115,07
TOTAL A PAGAR	58237,46

FUENTE: CUADRO 44
ELABORACION: EL AUTOR

El total a pagar del interés en el primer año por el préstamo, es de 1200000,00 es de **58237,46** dólares. Lo mismo que también se detalla tabla de amortización, en el cuadro N° 44.

CUADRO N° 65

PRESUPUESTO DE COSTOS

PRESUPUESTO DE COSTOS	V. PARCIAL	V. TOTAL
COSTOS DE SERVICIO		
- MANO DE OBRA DIRECTA	35815,30	
- MANO DE OBRA INDIDIRECTA	40292,21	
- UTILES DE LIMPIEZA	8544,00	
- SEGUROS	0,00	
TOTAL COSTOS DE SERVICIO		84651,51
GASTOS ADMINISTRATIVOS		
- SUELDOS	89607,97	
- SERVICIOS BASICOS	34096,32	
- UTILES DE OFICINA	242,85	
- DEPRECIACIONES	29061,80	
- LUBRICANTES Y COMBUSTIBLES	1411,20	
- AMORTIZACIÓN ACTIVOS DIFERIDOS	150,00	
- SEGUROS	0,00	
- MANTENIMIENTO	200,00	
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS		154770,14
GASTOS DE RECAUDACION		
- SUELDOS	4476,91	
- SEGUROS	0,00	
TOTAL DE RECAUDACION		4476,91
GASTOS FINANCIEROS		
- SUELDOS	7189,77	
- INTERESES	58237,46	
TOTAL GASTOS FINANCIEROS		65427,23
TOTAL COSTOS		309325,79

FUENTE: CUADRO 45, 46, 47, 48, 49, 50

ELABORACION: EL AUTOR

En el cuadro N° 65 del presupuesto de costos, se ha considerado solo los rubros que se han estimado según investigación realizada con referencia a los costo del servicio implementado por la Terminal Terrestre de Loja, de ahí sus costos. Así mismo se han despojado algunos costos por dos razones: porque son exoneradas todas las instituciones públicas porque

no persiguen fin de lucro y la otra, porque esta edificación no es una empresa privada que se divide en departamentos.

Puntualizando estas razones, se ha deducido que del total de todos los gastos considerados para el proyecto de implementación del Terminal Terrestre en la ciudad de Alamo es de **309325,79** dólares americanos.

CUADRO N° 66

PRESUPUESTO DE COSTOS PROYECTADO PARA LA VIDA UTIL DEL PROYECTO

DETALLE Inflación el 3,33% año 2010	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
COSTOS DE SERVICIO										
- MANO DE OBRA DIRECTA	35815,30	37007,95	38240,31	39513,72	40829,52	42189,15	43594,05	45045,73	46545,75	48095,72
- MANO DE OBRA INDIRECTA	40292,21	41633,94	43020,35	44452,93	45933,21	47462,79	49043,30	50676,44	52363,97	54107,69
- UTILES DE LIMPIEZA	8544,00	8828,52	9122,50	9426,28	9740,18	10064,53	10399,68	10745,99	11103,83	11473,58
- SEGUROS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GASTOS ADMINISTRATIVOS										
- SUELDOS	89607,97	92591,92	95675,23	98861,21	102153,29	105554,99	109069,98	112702,01	116454,98	120332,93
- SERVICIOS BASICOS	34096,32	35231,73	36404,94	37617,23	38869,88	40164,25	41501,72	42883,73	44311,75	45787,34
- UTILES DE OFICINA	242,85	250,94	259,29	267,93	276,85	286,07	295,59	305,44	315,61	326,12
- DEPRECIACIONES	29.061,80	29.061,80	29.061,80	29.061,80	29.061,80	29.061,80	29.061,80	29.061,80	29.061,80	29061,80
- LUBRICANTES Y COMBUSTIBL.	1411,20	1458,19	1506,75	1556,93	1608,77	1662,34	1717,70	1774,90	1834,00	1895,08
- AMORTIZ. ACT.DIFERIDOS	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00
- SEGUROS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- MANTENIMIENTO	200,00	206,66	213,54	220,65	228,00	235,59	243,44	251,54	259,92	268,58
GASTOS DE RECAUDACION										
- SUELDO	4476,91	4625,99	4780,04	4939,21	5103,69	5273,64	5449,25	5630,71	5818,22	6011,96
GASTOS FINANCIEROS										
- SUELDOS	7189,77	7429,19	7676,58	7932,21	8196,35	8469,29	8751,32	9042,74	9343,86	9655,01
- INTERESES	58237,46	53398,40	48312,82	42968,13	37351,18	31448,07	25244,21	18724,30	11872,22	4671,08
TOTAL COSTOS	309325,79	311875,23	314424,15	316968,23	319502,72	322022,51	324522,04	326995,33	329435,91	331836,89

ELABORACION: EL AUTOR

El incremento anual del presupuesto proformado está fundamentado en el porcentaje de la inflación anual del 2010, que es el 3,33% según información adquirida en el INEC.

El resultado para cada año es de la multiplicación del porcentaje de la inflación por los gastos anuales en las diferentes áreas del bien inmueble público.

CLASIFICACIÓN DE COSTOS

La clasificación de los costos fijos y variables detalladas en el cuadro N° 72, son los costos que incurren en el proceso de servicios, incidiendo sus valores en diferente magnitud. Es así, que en este proceso el costo fijo es de **273.510,49** dólares y un costo variable de **35815,30** dólares, para el primer año.

CUADRO N° 72

Clasificación de los Costos

RUBROS	AÑO 1		AÑO 10	
	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS VARIABLES
COSTO DE SERVICIO				
COSTO PRIMO				
Mano de Obra Directa		\$ 35.815,30		\$ 48.095,72
Mano de Obra Indirecta	\$ 40.292,21		\$ 54.107,69	
Útiles de limpieza	\$ 8.544,00		\$ 11.473,58	
GASTOS ADMINISTRATIVOS				
Sueldos	\$ 89.607,97		\$ 120.332,93	
Servicios básicos	\$ 34.096,32		\$ 45.787,34	
Útiles de oficina	\$ 242,85		\$ 326,12	
Depreciaciones	\$ 29.061,80		\$ 29.061,80	
Lubricantes y combustibles	\$ 1.411,20		\$ 1.895,08	

Amortización de activos diferidos	\$ 150,00		\$ 150,00	
Mantenimiento	\$ 200,00		\$ 268,58	
GASTOS DE RECAUDACION				
sueldo	\$ 4.476,91		\$ 6.011,96	
GASTOS FINANCIEROS				
Sueldos	\$ 7.189,77		\$ 9.655,01	
Intereses	\$ 58.237,46		\$ 4.671,08	
TOTAL DE COSTOS	\$273.510,49	\$35.815,30	\$ 283.741,17	\$ 48.095,72

FUENTE: CUADRO 65
ELABORACIÓN: EL AUTOR

PRESUPUESTO DE INGRESOS

La empresa prestará sus servicios de transporte y arrendamiento de locales comerciales mediante la creación de una terminal terrestre en la ciudad de Alamor. Se pondrá a disposición de usuario varios servicios como son; restaurantes, cabinas telefónicas, almacenes, Cibers, despensas, farmacia, y oficinas para la venta de boletos. Los ingresos que genera el proyecto corresponden básicamente a la venta de los servicios, en el siguiente cuadro se puede observar el detalle de los ingresos.

Ingresos para los diez años de vida útil de proyecto.

Para el primer año de vida útil se cubrirá el 70% del mercado según la capacidad utilizada determinada en el estudio técnico, cuya cantidad es de 9484 servicios anuales que ofrecerá la empresa. Para el segundo se

cubrirá el 80% con 11031 servicios, tercero cubrirá el 90% con 12537 servicios, y del cuarto al decimo año se estima cubrir el 100% de la capacidad instalada.

CUADRO N° 73

Ingresos por concepto de arrendamientos de locales.

DETALLE DE LOCALES	CANT/ LOCALES	MEDIDA DE AREA/LOCAL	TOTAL MEDIDA DE AREA/LOCAL	TOTAL MEDIDA DE AREA/LOCALES M2	INGRESO /MES (Total M2 x \$15,00)	TOTAL INGRESO/ ANUAL
RESTAURANT	4	10x6	60	240	3600,00	43200,00
TELEFONICAS	2	7x5	35	70	1050,00	12600,00
ALMACENES	12	5x6	30	360	5400,00	64800,00
CIBERS (INTERNET)	1	5x6	30	30	450,00	5400,00
DESPENSAS	10	5x6	30	300	4500,00	54000,00
OFICINAS Y BODEGAS	5	6x7	42	210	3150,00	37800,00
FARMACIA	1	5x6	30	30	450,00	5400,00
BAR COMIDA RAPIDA	1	5x6	30	30	450,00	5400,00
	36			1270	19050,00	228600,00

ELABORACIÓN: EL AUTOR

El ingreso anual del arriendo de locales se obtuvo de la siguiente manera: la cantidad de locales según el uso, se multiplica por el total de la medida del área, obteniendo como resultado el total de la medida del área de los locales; el mismo que se multiplica por el valor de arriendo del metro cuadrado que es 15,00 dólares, logrando un resultado del ingreso mensual que de igual forma se multiplica por los 12 meses, obteniendo como resultado final el ingreso anual. Para los próximos años se considera un incremento del 10% en los costos de área de los locales.

CUADRO N° 74

**POR LAS FRECUENCIAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNO
(BUSES)**

TRANS. INTERPROVINCIAL	CANTIDAD/F ANUAL	PRECIO/F	TOTAL INGRESO ANUAL
COOP. LOJA	3240	1,00	3240,00
COOP. UNION CARIAMANGA	2160	1,00	2160,00
COOP. CIFA	1080	1,00	1080,00
TRANS. INTERCANTONAL			
COOP. COTIAL	3600	0,50	1800,00
TRANS. INTERPARROQUIAL			
COOP. TRANS. ALAMOR	9000	0,50	4500,00
T O T A L E S			12780,00

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Para obtener los ingresos por las salidas de los vehículos de las diferentes cooperativas de transporte, se multiplico la cantidad de frecuencias anual por el precio de la salida según lo establece las normas de la terminal; valor que también depende de la línea de recorrido de las unidades. Para los próximos años se considera un incremento del 5% en los precios por concepto de incremento a las salidas de las unidades de transporte interprovincial, intercantonal, e interparroquial.

CUADRO N° 75

POR LAS PERSONAS QUE INGRESAN PARA ABORDAR A LOS BUSES

DETALLE	CANTI/ ANUAL	PRECIO/INGRESO	TOTAL INGRESO/F ANUAL
ADULTOS	168480	0,20	33696,00
ESTUDIANTES Y NIÑOS	100800	0,10	10080,00
DISCAPACITADOS Y TERCER EDAD	28800	0,10	2880,00
T O T A L	298080		46656,00

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Para realizar esta operación se toma en cuenta la cantidad de personas que anualmente ingresarán, multiplicada por el precio del ticket de

ingreso de cada individuo según la categoría fijada. Se considera un incremento en el precio del 10% para los próximos años de vida útil del proyecto.

CUADRO N° 76

POR EL SERVICIO DE TRANSPORTE EXTERNO

TRANS. INTERPROVINCIAL	CANT	PRECIO/MENSUAL	INGRESO/ANUAL
COOP. TAXIS (1)	25	1000,00	25000,00
COOP. CAMIONETAS (1)	15	500,00	7500,00
T O T A L E S			32500,00

ELABORACIÓN: EL AUTOR

Los ingresos que se generaran del servicio de transporte externo tenemos: la línea de taxis (25 unidades) y la de las camionetas (15 unidades), teniendo un valor referencial en relación al terminal de la ciudad de Loja, la cooperativa de taxis 1000,00 dólares y la cooperativa de camionetas 500,00 dólares, esto de forma mensual; obteniendo como resultado el ingreso anual de **32500,00** en lo que corresponde a este rubro.

Cabe recalcar que el impuesto al que se someten es por el uso de vía que utilizan exclusivamente en las afueras del terminal terrestre. Para los próximos años se considera un incremento gradual del 10% por concepto de la utilización de las paradas de las afueras de la terminal.

CUADRO N° 77

RESUMEN DE INGRESOS

DETALLE	TOTAL INGRESOS ANUAL
INGRESOS POR CONCEPTO DE ARRENDAMIENTO	228600,00
INGRESOS POR CONCEPTO DE PAGO INTERNO DE FRECUENCIAS	12780,00
INGRESO DE PERSONAS A LA ANDENES DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE A BUSES	46656,00
SERVICIO DE TRANSPORTE EXTERNO (TAXIS Y CAMIONETAS)	32500,00
TOTALES	320536,00

FUENTE: CUADRO 73, 74, 75, 76.

ELABORACIÓN: EL AUTOR

El resultado de los ingresos, es la sumatoria del total de los ingresos que se percibirá anualmente; así tenemos que el total de la sumatoria para el presupuesto de costos del proyecto es de **320536,00** dólares al año.

CUADRO N° 78**INGRESOS PROYECTADOS POR CONCEPTO DE SERVICIOS OFRECIDOS**

DETALLE DE COBROS	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
ARRENDAMIENTO DE LOCALES	228600,00	251460,00	276606,00	304266,60	334693,26	368162,59	404978,84	445476,73	490024,40	539026,84
PERSONAS QUE INGRESAN	46656,00	51321,60	56453,76	62099,14	68309,05	75139,95	82653,95	90919,35	100011,28	110012,41
FRECUENCIAS DEL SERVICIO	12780,00	13419,00	14089,95	14794,45	15534,17	16310,88	17126,42	17982,74	18881,88	19825,97
SERVICIO DE TRANSPORTE EXTERNO	32500,00	35750,00	39325,00	43257,50	47583,25	52341,58	57575,73	63333,31	69666,64	76633,30
TOTAL	320536,00	351950,60	386474,71	424417,68	466119,73	511954,99	562334,95	617712,12	678584,2	745498,52

FUENTE: CUADRO 77
 ELABORACIÓN: EL AUTOR

PUNTO DE EQUILIBRIO

El punto de equilibrio (PE), corresponde a la situación productiva o generación de servicios, en que la empresa no obtiene ganancia, ni pérdida, cuando los ingresos y los gastos son iguales se produce el Punto de Equilibrio, es decir, mediante el punto de nivelación económica (PE) se obtiene los niveles de generación de servicios críticos del proyecto, a través de relacionar el comportamiento de las variables, ingresos totales y costos totales; para ellos el costo total se divide en costos fijos, que es aquel que no varía cuando aumenta o disminuye el nivel de generación de los servicios; y el costo variable, cuyo valor se modifica para los distintos niveles de producción de servicios.

En toda empresa es importante anticiparse a los resultados y sobre esa base tomar decisiones que le permitan acercarse a conseguir los resultados esperados, uno de esos métodos es el punto de equilibrio.

Este método permite cambiar los diferentes factores determinantes de las posibles utilidades o pérdidas a diferentes niveles de operación, por lo cual se constituye en una herramienta importante para la toma de decisiones. Para determinar el punto de equilibrio se lo puede realizar a través de las ventas y la capacidad instalada.

Determinación del punto de equilibrio en función de las ventas

Para este cálculo se utiliza la siguiente fórmula.

$$PE = \frac{CF}{1 - \frac{CV}{VT}}$$

$$PE = \frac{273510,49}{1 - \frac{35815,30}{320536,00}}$$

$$PE = 307315$$

En donde:

PE= Punto de Equilibrio

CF= Costos Fijos

CV= Costos Variables

VT= Ventas Totales (Ingresos)

Determinación del punto de equilibrio en función de la capacidad instalada.

El Punto de Equilibrio también se lo calcula en función de la capacidad instalada, la cual nos permitirá conocer con que capacidad trabajará la terminal terrestre de la ciudad de Alamor. Para ello se empleara la siguiente fórmula:

$$PE = \frac{C.F}{V.T - C.V} * 100$$

$$PE = \frac{273510,49}{320536,00 - 35815,30} * 100$$

$$PE = 96\%$$

En donde:

PE= Punto de Equilibrio

CF= Costos Fijos

CV= Costos Variables

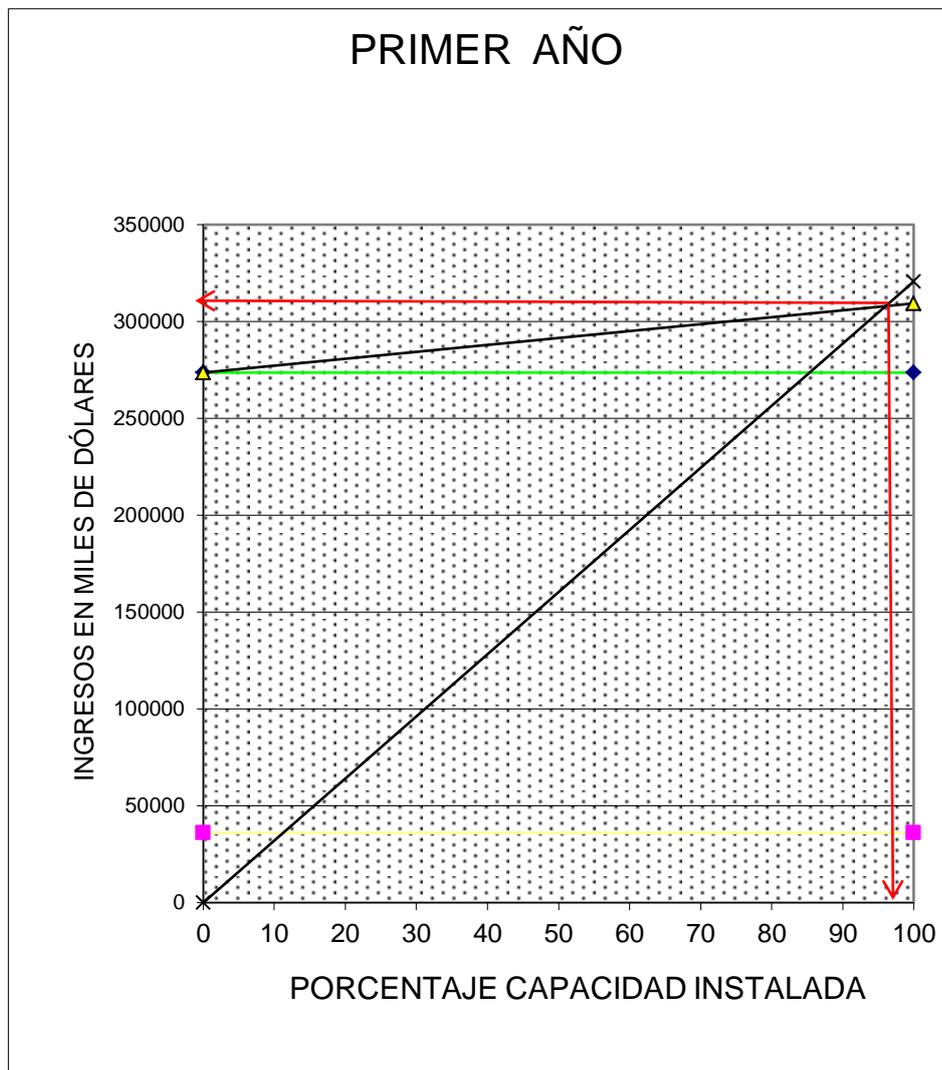
VT= Ventas Totales (Ingresos)

Método grafico

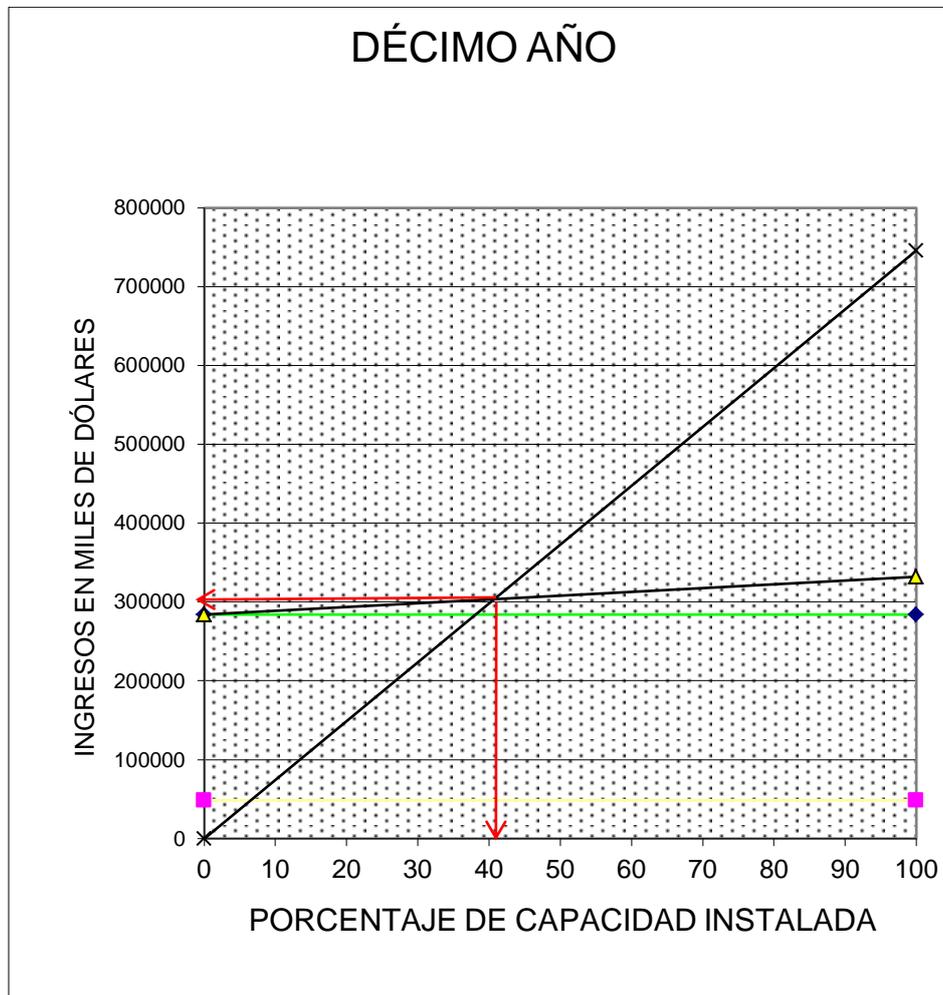
Es la representación grafica en el que se especifica el punto de equilibrio mediante el plano cartesiano.

GRAFICO No. 34

PUNTO DE EQUILIBRIO EN FUNCIÓN DE LA CAPACIDAD INSTALADA Y LAS VENTAS



PUNTO DE EQUILIBRIO EN FUNCIÓN DE LA CAPACIDAD INSTALADA Y LAS VENTAS



$$PE = \frac{C.F}{V.T - C.V} * 100$$

$$PE = \frac{283741,17}{745498.52 - 48.095.72} * 100$$

$$PE = 40.68\%$$

$$PE = \frac{CF}{1 - \frac{CV}{VT}}$$

$$PE = \frac{283741.17}{1 - \frac{48095.72}{745498.52}}$$

$$PE = 303309$$

CUADRO N° 79

ESTADO DE PERDIDAS Y GANACIAS

DETALLE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
INGRESOS										
Servicios	320536,00	351950,60	386474,71	424417,68	466119,73	511954,99	562334,95	617712,12	678584,20	745498,52
EGRESOS										
(-) Costos Producción (Servicio)	309325,79	311875,23	314424,15	316968,23	319502,72	322022,51	324522,04	326995,33	329435,91	331836,89
UTILIDAD BRUTA	11210,21	40075,37	72050,56	107449,45	146617,01	189932,48	237812,91	290716,79	349148,29	413661,63
(-)15%Distribucion de utilidades	1681,53	6011,31	10807,58	16117,42	21992,55	28489,87	35671,94	43607,52	52372,24	62049,24
UTILIDAD ANTES DEL IMPUESTO	9528,68	34064,06	61242,98	91332,03	124624,46	161442,61	202140,97	247109,27	296776,05	351612,39
(-)25%Impuesto a la renta	2382,17	8516,02	15310,74	22833,00	31156,11	40360,65	50535,24	61777,32	74194,01	87903,10
UTILIDAD ANTES DE RESERVA	7146,51	25548,05	45932,23	68499,02	93468,34	121081,96	151605,73	185331,95	222582,03	263709,29
(-)10% Reserva Legal	740,65	2554,80	4593,22	6849,90	9346,83	12108,20	15160,57	18533,20	22258,20	26370,93
UTILIDAD LIQUIDA	6431,86	22993,24	41339,00	61649,12	84121,51	108973,76	136445,16	166798,76	200323,83	237338,36

FUENTE: CUADRO 66, 77.

ELABORACION: EL AUTOR

El estado de pérdidas y ganancias que se precisa en el cuadro N° 79, nos permite conocer el estado financiero en un momento determinado, aquí se establece la utilidad o la pérdida del ejercicio mediante la comparación de ingresos y egresos.

FLUJO DE CAJA

Es una herramienta financiera que permite reconocer la verdadera liquidez que tiene la empresa. El flujo de caja nos permite enfrentar las decisiones sobre la compra de activos o el pago de pasivos., En el flujo de caja se consideran los valores correspondiente a depreciaciones y amortizaciones del activo diferido como valores que incrementan la liquidez empresaria, toda vez que sellos no signifiquen egresos durante el ejercicio económico. En él campo Financiero el flujo de caja permite calcular los indicadores del valor actual neto y tasa interna de retorno que son los que permiten tomar una decisión a cerca de la inversión a realizar

Los flujos netos de caja se obtienen de la diferencia entre los ingresos totales y los egresos totales de cada uno de los años de vida útil del proyecto. Los flujos que se obtengan demostrarán el grado de liquidez que existirá en el proyecto durante los diez años de vida útil que tenga el mismo. Los ingresos del proyecto están representados por la venta de los diferentes servicios que ofertará la Terminal Terrestre de Alamor y el valor

residual que se obtendrá por la venta de los activos que serán reemplazados, luego de haber cumplido su vida útil, los egresos del proyecto serán el costo total, el reparto de utilidades a los trabajadores y el pago de impuestos.

El flujo neto encontrado para el primer año es de \$ -18001,59 dólares, y para el decimo año es de \$1300969,83 dólares.

CUADRO N° 80**FLUJO DE CAJA**

DETALLE	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
INGRESOS											
Servicios		320536,00	351950,60	386474,71	424417,68	466119,73	511954,99	562334,95	617712,12	678584,20	745498,52
Capital propio	371559,99										
Crédito	1200000,00										
Valor residual											916520,00
TOTAL DE INGRESOS	1571559,99	320536,00	351950,60	386474,71	424417,68	466119,73	511954,99	562334,95	617712,12	678584,20	1662018,52
EGRESOS											
Activos fijos	1265438,00										
Activos diferidos	1500,00										
Activo circulante	304621,99										
Costos totales del servicio	1571559,99	309325,79	311875,23	314424,15	316968,23	319502,72	322022,51	324522,04	326995,33	329435,91	331836,89
TOTAL DE EGRESOS		309325,79	311875,23	314424,15	316968,23	319502,72	322022,51	324522,04	326995,33	329435,91	331836,89
Utilidad Grabable		11210,21	40075,37	72050,56	107449,45	146617,01	189932,48	237812,91	290716,79	349148,29	1330181,63
Depreciaciones		29061,80	29061,80	29061,80	29061,80	29061,80	29061,80	29061,80	29061,80	29061,80	29061,80
Amortizaciones Diferidas		150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00
FLUJO NETO	0,00	-18001,59	10864,57	42838,76	78237,65	117405,21	160720,68	208601,11	261504,99	319936,49	1300969,83

FUENTE: CUADRO 79

ELABORACIÓN: EL AUTOR

EVALUACIÓN FINANCIERA.

Es el proceso de medición de su valor, que se basa en la comparación de los beneficios que genera y los costos o inversiones que requiere, desde un punto de vista determinado. Se basa normalmente en el análisis de los ingresos y gastos relacionados con el proyecto, teniendo en cuenta cuando son efectivamente recibidos y entregados (en los flujos de caja que se obtiene en dicho proyecto), con el fin de determinar si son suficientes para soportar el servicio de la deuda anual y de retribuir adecuadamente el capital aportado por los socios. Para evaluar la viabilidad de un proyecto de inversión los indicadores más utilizados son: Valor Actual Neto, Tasa Interna de Retorno, Relación Beneficio Costo, Periodo de Recuperación de Capital, y el Análisis de Sensibilidad. La evaluación financiera de un proyecto da la oportunidad de cuantificar los costos y beneficios que se podrán obtener como rentabilidad en períodos determinados de actividades. Para obtener la rentabilidad se estructuró el flujo de caja y el estado de pérdidas y ganancias

VALOR ACTUAL NETO

El valor actual neto, se utiliza para determinar el saldo actualizado, luego de la vida útil del proyecto, bajo este concepto es factible de realizarlo cuando el valor actual neto es positivo, siempre y cuando la tasa de actualización utilizada sea un porcentaje que corresponda al costo de oportunidad en el mercado financiero.

En el presente análisis se utilizará la tasa del 5% en razón de que se paga el crédito bancario a este interés, además se incluye el valor de rescate al final del proyecto y no se toman en cuenta los valores por amortizaciones, intereses y depreciaciones en el flujo de fondos, obteniéndose un valor actual neto positivo de \$ 64606,78 dólares, por lo tanto el proyecto es factible de ejecutarlo.

CUADRO N° 81

VALOR ACTUAL NETO

AÑOS	FLUJO NETO	FACTOR ACT. 5,00%	VALOR ACTUALIZADO
0	1.571.559,99		
1	-18.001,59	0,952381	-17.144,37
2	10.864,57	0,907029	9.854,49
3	42.838,76	0,863838	37.005,73
4	78.237,65	0,822702	64.366,31
5	117.405,21	0,783526	91.990,05
6	160.720,68	0,746215	119.932,25
7	208.601,11	0,710681	148.248,91
8	261.504,99	0,676839	176.996,87
9	319.936,49	0,644609	206.233,91
10	1.300.969,83	0,613913	798.682,62
			1.636.166,77
			1.571.559,990
			64.606,78

FUENTE: CUADRO 80
ELABORACIÓN: EL AUTOR

$$\text{VAN} = \sum \text{VAN} - \text{Inversión}$$

$$\text{VAN} = 1636166,77 - 1571559,99$$

$$\text{VAN} = 64606,78$$

El VAN es positivo siendo de 64606,78 dólares es el valor presente de los valores futuros calculados en el flujo de caja, lo que significa que la empresa aumentará su valor durante la etapa de operación, por lo tanto es conveniente ejecutar el proyecto.

TASA INTERNA DE RETORNO

En los cálculos de factibilidad de un proyecto es necesario buscar un indicador que permita la certeza del valor de la moneda en el futuro, el mismo que debe estar con relación a la cantidad de dinero que dispondrá una vez concluida la vida útil, en este caso diez años, para ello es conveniente calcular la tasa interna de retorno a la cual estará sujeta el proyecto, la tasa interna de retorno calculada es de 5,5% .

CUADRO N° 82

TASA INTERNA DE RETORNO

AÑOS	FLUJO NETO	ACTUALIZACION			
		FACTOR ACT. 5,50%	VAN MENOR	FACTOR ACT. 6,00%	VAN MAYOR
0	-1.571.559,99		-1.571.559,99		-1.571.559,99
1	-18.001,59	0,947867	-17.063,12	0,943396	-16.982,63
2	10.864,57	0,898452	9.761,30	0,889996	9.669,43
3	42.838,76	0,851614	36.482,07	0,839619	35.968,25
4	78.237,65	0,807217	63.154,74	0,792094	61.971,55
5	117.405,21	0,765134	89.830,76	0,747258	87.732,00
6	160.720,68	0,725246	116.562,00	0,704961	113.301,74
7	208.601,11	0,687437	143.400,08	0,665057	138.731,65
8	261.504,99	0,651599	170.396,36	0,627412	164.071,47
9	319.936,49	0,617629	197.602,14	0,591898	189.369,92
10	1.300.969,83	0,585431	761.627,52	0,558395	726.454,76
			193,86		-61.271,86

FUENTE: CUADRO 81
ELABORACIÓN: EL AUTOR

$$TIR = Tm + Dt \left(\frac{VAN_{menor}}{VAN_{menor} - VAN_{mayor}} \right)$$

$$TIR = 5,5 + 0,5 \left(\frac{193,86}{193,86 - \text{€} 61271,86} \right)$$

$$TIR = 5,50\%$$

RELACIÓN BENEFICIO/COSTO

“Para la determinación de la relación beneficio costo B/C se relaciona los ingresos actualizados frente a los costos actualizados que se producirán durante el periodo del proyecto”⁵:

- ✓ RB/C es mayor a uno el proyecto se desarrolla.
- ✓ RB/C es menor a uno el proyecto se rechaza.
- ✓ RB/C es igual a uno es indiferente realizar el proyecto

En la toma de decisiones sobre la implementación de un proyecto de inversión generalmente se espera una rentabilidad adecuada, esta relación la demuestra el beneficio costo, que nos indica el número de veces que es rentable la inversión, en el presente proyecto se toma la información del cálculo del valor actual neto y se establece que la relación es de 1,57 que significa, que por cada dólar invertido el empresario recibirá 0.57 centavos de utilidad

⁵ UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA. Administración Financiera, Módulo VI. Loja-Ecuador. 2008.

CUADRO N° 83

RELACION BENEFICIO/COSTO

AÑOS	ACTUALIZACION COSTO TOTAL			ACTUALIZACION INGRESOS		
	COSTO TOTAL ORIG.	FACTOR ACT.	COSTO ACTUALIZADO	INGRESO ORIGINAL	FACTOR ACT.	INGRESO ACTUALIZADO
		15,00%			15,00%	
1	309325,79	0,869565	268.978,95	320536	0,869565	278.726,96
2	311875,23	0,756144	235.822,48	351950,6	0,756144	266.125,22
3	314424,15	0,657516	206.738,98	386474,71	0,657516	254.113,40
4	316968,23	0,571753	181.227,61	424417,68	0,571753	242.662,19
5	319502,72	0,497177	158.849,32	466119,73	0,497177	231.743,89
6	322022,51	0,432328	139.219,22	511954,99	0,432328	221.332,27
7	324522,04	0,375937	121.999,86	562334,95	0,375937	211.402,54
8	326995,33	0,326902	106.895,35	617712,12	0,326902	201.931,19
9	329435,91	0,284262	93.646,25	678584,2	0,284262	192.895,98
10	331836,89	0,247185	82.025,00	1662018,52	0,247185	410.825,56
			1.595.403,02			2.511.759,18

FUENTE: CUADRO 79

ELABORACIÓN: EL AUTOR

$$R\ B/C = \frac{\text{IngresosActualizados}}{\text{CostosActualizados}} = \frac{2511759,18}{1595403,02} = 1.57$$

Este valor significa que por cada dólar invertido en la ejecución del proyecto se obtendrá un beneficio de 0,57 centavos de dólar.

PERIODO DE RECUPERACIÓN DE CAPITAL

El periodo de recuperación del capital, nos sirve para darnos cuenta en que tiempo se espera recuperar el capital invertido en el proyecto y en este caso se espera recuperar en 9 años, 11 meses y 26 días.

CUADRO N° 84

PERIODO DE RECUPERACIÓN DE CAPITAL

Años	Flujo Neto	Factor de Actualización 13,50%	Valor actualizado
0	-1.571.559,99		
1	-18.001,59	0,947867	-17063,11311
2	10.864,57	0,898452	9761,294646
3	42.838,76	0,851614	36482,08776
4	78.237,65	0,807217	63154,76112
5	117.405,21	0,765134	89830,71795
6	160.720,68	0,725246	116562,0303
7	208.601,11	0,687437	143400,1213
8	261.504,99	0,651599	170396,39
9	319.936,49	0,617629	197602,0544
10	1.300.969,83	0,585431	761628,0685

FUENTE: CUADRO 81
ELABORACIÓN: EL AUTOR

$$PRC = \text{Año anterior a cubrir la Inversión} + \frac{\text{Inversión} - \sum \text{Primeros Flujos}}{\text{Flujo Año Supera Inversión}}$$

$$PRC = 10 + \frac{1571559,99 - 1572114,38}{761628,06} = 9,99$$

Años = 9 años

Meses = 0,99 x 12 = 11,88 = 11 meses

Días = 0,88 x 30 = 26,40 = 26 días

ANALISIS DE SENSIBILIDAD

Es la interpretación dada a la incertidumbre en lo que se refiere a la posibilidad de efectuar un proyecto debido a que no se conocen las condiciones que se espera en el futuro, por ello se toman las variables que representan mayor desconfianza como son los egresos y los ingresos del proyecto.

Para decidir sobre la implementación de un proyecto de inversión se considera lo siguiente:

- ✓ Si el coeficiente de sensibilidad es igual a la unidad, el proyecto es indiferente.
- ✓ Si el coeficiente de sensibilidad es mayor a la unidad, el proyecto es sensible; y,
- ✓ Si el coeficiente de sensibilidad es menor a la unidad, el proyecto no es sensible por lo tanto soporta el incremento o decremento analizado.

Incremento en los Egresos: Las condiciones del Ecuador económicamente hablando hace que los proyectos se evalúen, a más de las variaciones en los presupuestos, considerando hasta cuanto puede soportar los incrementos en los costos, determinados ya sea por factores internos y/o externos de la empresa y para que el empresario tome decisiones sobre la selección de proveedores y personal que permita optimizar los recursos. El proyecto no soporta incrementos en los egresos por lo que no es factible implementarlo.

Disminuyendo los Ingresos: La variación en los ingresos permite dar información a los inversionistas hasta qué punto se pueden tomar políticas de precios frente a la competencia. En el presente caso la sensibilidad del proyecto no soporta disminución alguna por lo tanto no es factible efectuarlo.

CUADRO N° 85**ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD CON EL INCREMENTO DEL 4% EN LOS COSTOS**

AÑOS	COSTO TOTAL ORIGINAL	COSTO TOTAL ORIGINAL 4,00%	INGRESO ORIGINAL	ACTUALIZACIÓN				
				FLUJO NETO	FACTOR ACT. 185,00%	VALOR ACTUAL	FACTOR ACT. 190,00%	VALOR ACTUAL
						-7.965,51		-7.965,51
1	309325,79	321.698,82	320536	-1.162,82	0,35088	-408,01	0,34483	-400,97
2	311875,23	324.350,24	351950,6	27.600,36	0,12311	3.398,01	0,11891	3.281,85
3	314424,15	327.001,12	386474,71	59.473,59	0,04320	2.569,15	0,04100	2.438,54
4	316968,23	329.646,96	424417,68	94.770,72	0,01516	1.436,46	0,01414	1.339,93
5	319502,72	332.282,83	466119,73	133.836,90	0,00532	711,79	0,00488	652,51
6	322022,51	334.903,41	511954,99	177.051,58	0,00187	330,39	0,00168	297,65
7	324522,04	337.502,92	562334,95	224.832,03	0,00065	147,21	0,00058	130,34
8	326995,33	340.075,14	617712,12	277.636,98	0,00023	63,78	0,00020	55,50
9	329435,91	342.613,35	678584,2	335.970,85	0,00008	27,08	0,00007	23,16
10	331836,89	345.110,37	1662018,52	1.316.908,15	0,00003	37,25	0,00002	31,30
						347,62		-115,70

FUENTE: CUADRO 84

ELABORACIÓN: EL AUTOR

$$NTIR = Tm + Dt \left(\frac{VAN_{MENOR}}{VAN_{MENOR} - VAN_{MAYOR}} \right)$$

$$NTIR = 185 + 0.5 \left(\frac{347,62}{347,62 + 115,70} \right)$$

NTIR = 185,38%

TIR DEL PROYECTO = 5,50%

1) DIFERENCIA DE TIR

Dif.Tir. = Tir proy. - Nueva Tir

Dif.Tir.= **-179,88%**

2) PORCENTAJE DE VARIACIÓN

% Var. = (Dif. Tir / Tir del proy.) *100

% Var. = **-3270,54%**

3) SENSIBILIDAD

Sensib. = % Var./ Nueva Tir

Sensibilidad = **-17,6423856**

CUADRO N° 86

ANALISIS DE LA SENSIBILIDAD CON DISMINUCIÓN DEL 5% EN LOS INGRESOS

AÑOS	COSTO TOTAL ORIGINAL	INGRESO ORIGINAL	INGRESO ORIGINAL 5,00%	ACTUALIZACIÓN				
				FLUJO NETO	FACTOR ACT. 160,00%	VALOR ACTUAL	FACTOR ACT. 165,00%	VALOR ACTUAL
						-7.965,51		-7.965,51
1	309.325,79	320.536,00	304.509,20	-4.816,59	0,384615	-1.852,53	0,377358	-1.817,58
2	311.875,23	351.950,60	334.353,07	22.477,84	0,147929	3.325,12	0,142399	3.200,83
3	314.424,15	386.474,71	367.150,97	52.726,82	0,056896	2.999,93	0,053736	2.833,31
4	316.968,23	424.417,68	403.196,80	86.228,57	0,021883	1.886,94	0,020278	1.748,51
5	319.502,72	466.119,73	442.813,74	123.311,02	0,008417	1.037,85	0,007652	943,57
6	322.022,51	511.954,99	486.357,24	164.334,73	0,003237	531,97	0,002888	474,52
7	324.522,04	562.334,95	534.218,20	209.696,16	0,001245	261,08	0,001090	228,49
8	326.995,33	617.712,12	586.826,51	259.831,18	0,000479	124,42	0,000411	106,84
9	329.435,91	678.584,20	644.654,99	315.219,08	0,000184	58,06	0,000155	48,91
10	331.836,89	1.662.018,52	1.578.917,59	1.247.080,70	0,000071	88,34	0,000059	73,02
						495,68		-125,10

FUENTE: CUADRO 85

ELABORACIÓN: EL AUTOR

$$NTIR = Tm + Dt \left(\frac{VAN_{MENOR}}{VAN_{MENOR} - VAN_{MAYOR}} \right)$$

$$NTIR = 160 + 0.5 \left(\frac{495,68}{495,68 + 125,10} \right)$$

NTIR = 163,99%

TIR DEL PROYECTO = 5,50%

1) DIFERENCIA DE TIR

Dif.Tir. = Tir proy. - Nueva Tir

Dif.Tir.= **-158,49%**

2) PORCENTAJE DE VARIACIÓN

% Var. = (Dif. Tir / Tir del proy.) *100

% Var. = **-2881,64%**

3) SENSIBILIDAD

Sensib. = % Var./ Nueva Tir

Sensibilidad = **-17,5720339**

**CONCLUSIONES
Y
RECOMENDACIONES**

h. CONCLUSIONES

Al culminar el presente trabajo de tesis y con los resultados obtenidos, se concluye:

- Fundamentándose en la entrevista a los choferes/propietarios de las cooperativas de transporte de pasajeros y las encuestas realizadas a los usuarios que es la población, se determina que esta ciudad no cuenta con un Terminal Terrestre que brinde este tipo de servicio a los usuarios, por lo que se hace necesario implementar una infraestructura de esta índole como sistema de organización vehicular que permita contrarrestar las anomalías existentes.
- Se concluye que la no existencia de un terminal terrestre, si afecta negativamente a la organización vehicular puesto que el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías de las unidades de transporte que frecuentan a esta ciudad, lo realizan en la zona céntrica, sin permitir mejoras en la calidad del servicio, ni tampoco poder preservar el casco urbano que también es afectado por esta adversidad vehicular desorganizada.

- Con base en la evaluación financiera se pudo determinar que la construcción de la Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor, no genera utilidades en un tiempo considSe concluye que la no existencia de un terminal terrestre, si afecta negativamente a la organización vehicular puesto que el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías de las unidades de transporte que frecuentan a esta ciudad, lo realizan en la zona céntrica, sin permitir mejoras en la calidad del serviciontas utilidades para los inversionistas, pero puede ser ejecutado por el consejo o por el gobierno autónomo puesto que estas instituciones a ser publicas pueden acceder a créditos no reembolsables y con financiamiento a largo plazo y a tasas bajas de interés en los prestamos.
- Desde un punto de vista social la construcción de la Terminal Terrestre aportaría significativamente a la economía y desarrollo del cantón pues así lo determinaron los habitantes del Lugar a través de la investigación de Mercado realizada; se determinó también que el Gobierno Local con criterios de la ciudadanía, ha visto conveniente la construcción de la Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor, para dar confianza y seguridad a sus habitantes.

RECOMENDACIONES

j. RECOMENDACIONES

Al término de la investigación realizada, se hace necesario sugerir las siguientes recomendaciones.

- Se recomienda a todos los inversionistas que deseen emprender en este tipo de empresas de servicio no hacerlo en forma particular/privada, puesto que la inversión es muy elevada y la generación de utilidades es a largo plazo, esto, según los resultados en el estudio Financiero realizado.
- Que el Gobierno a través de las diferentes organizaciones crediticias intervenga con políticas más flexibles, en cuanto a los requerimientos de plazos y tasas de interés de los créditos proporcionados para que los emprendedores puedan tener acceso al capital necesario para la creación de este tipo de empresas de carácter social.
- Que el Gobierno Local, considere muy beneficioso la implementación del Terminal Terrestre para la contribución a la organización vehicular y al desarrollo del cantón, por la seguridad y confianza que brinda a las cooperativas de transporte terrestre y pasajeros.

- Que este nuevo servicio tenga la aceptación en el mercado como una prioridad, ya que su finalidad es satisfacer las expectativas de la población sobre una necesidad muy anhelada, como es, esta gran estructura de organización vehicular.
- Se recomienda también que la carrera de Administración de Empresas en convenio con el Municipio promueva programas de capacitación en cuanto se refiere a las empresas de carácter público, como es en este caso la Terminal Terrestre de la Ciudad de Alamor; esto, para que las dos partes: tanto estudiantes como el Municipio tengan la oportunidad de compartir conocimientos científicos y empíricos, haciendo un complemento productivo que generaría confianza y seguridad para toda la sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

k. BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR MONTEVERDE, Alonso. Globalización y Capitalismo. México: Plaza & Janés, 2002, ISBN.
- BACA URBINA, Gabriel, EVALUACIÓN DE PROYECTOS, 2da Edic. 1994. ACCIÓN SOCIAL Y PATRONAL “Relaciones Humanas en la Empresa.
- BAUMAN, Zygmunt. La globalización: consecuencias humanas. Segunda edición en español. México: Fondo de Cultura Económica, 2002, ISBN-X.
- BOLTEN, Steven, Administración Financiera., Edit. Limusa., Vol. I., México 1981.
- COHEN, E. (1992). Evaluación de Proyectos Sociales. Siglo Veintiuno. México
- CIRCULO DE LECTORES. (1991).Curso Básico De Administración. Editorial Norma.
- COLOMA, F. (1991). Evaluación social de proyectos de inversión. Asociación Internacional de Fomento- Bco. La Paz. Bolivia.
- INEC, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. “Fascículo Población, Censo Loja, año 2001”
- LEDESMA MARTÍNEZ, ZULEIMA. (1997). Análisis Económico Social de un Proyecto de Inversión.
- SAPAG CHAIN, Nassir y SAPAG CHAIN Reinaldo. “Fundamentos de la Preparación y Evaluación de Proyectos” Editorial Presencia, Bogota Colombia, 1998.

- VARIOS, “ELABORACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN”; Guía de Estudio, Módulo X; Carrera de Administración de Empresas; Área Jurídica, Social y Administrativa; Editorial Universitaria; UNL Loja- Ecuador, 2004 – 2005; 114pp.
- CONSEJO NACIONAL DE TRANSITO DE TRANSPORTE TERRESTRE. Crecimiento vehicular.
- ING. PALACIOS ROBERTO /Tesis/Evaluación Impacto Ambiental.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS, VI Censo de Población y vivienda, realizado el 25 de noviembre del año 2001./Realidad de la Localidad.
- Municipio de Loja. Dirección de Planificación y Proyectos. Costo del metro cuadrado del área de construcción del Terminal Terrestre de Loja.
- MUNICIPIO DE LOJA. Gerencia del Terminal Terrestre. Distribución por áreas; Información sobre las funciones del todo el personal que labora bajo las instalaciones del Terminal Terrestre de Loja.
- MUNICIPIO DE PUYANGO. Dirección Financiera. Salarios del Personal, según los cargos y funciones.

- SUB-JEFATURA DE TRÁNSITO PUYANGO, Informe anual 2008. Cantidad parque automotor en Alamor. Resumen de Permisos de tránsito y Transporte del Municipio de Puyango.
- [www.fundación provincia de Puyango.com/Realidad Local](http://www.fundaciónprovincia.dePuyango.com/RealidadLocal).
- [www.google.com/canton /cantón Puyango/Realidad Local](http://www.google.com/canton/cantónPuyango/RealidadLocal).
- [www.google.com/Evaluacion Impacto Ambiental/definición](http://www.google.com/EvaluacionImpactoAmbienta/definición).
- www.municipiodeloja.gob.ec/TerminalTerrestre/Servicios.
- [www.contraloriageneraldelestado.gob.ec/Tiempo de vida útil de bienes públicos](http://www.contraloriageneraldelestado.gob.ec/Tiempodevidaútildebienespúblicos).
- [www.google.com/Libros//Tema: Planificación Estratégica Territorial y Políticas Públicas para el Desarrollo Local/Autor: Antonio Elizalde Heiva/pág. 5al 9](http://www.google.com/Libros//Tema:PlanificaciónEstratégicaTerritorialyPolíticasPúblicasparaelDesarrolloLocal/Autor:AntonioElizaldeHeiva/pág.5al9).
- [www.google.com/Libros/Tema: De la Economía Global al Desarrollo Local/Autor: Leonardo Gatica/pág. 5al14](http://www.google.com/Libros/Tema:De la Economía Global al Desarrollo Local/Autor:LeonardoGatica/pág.5al14).

ANEXOS

I. ANEXOS

Anexo N° 1

GUIA DE ENCUESTA Y ENTREVISTA



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS

La presente entrevista tiene como objetivo investigar y analizar la realidad del transporte terrestre (pasajeros), para conocer si es o no factible la implementación de un Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor del cantón Puyango, provincia de Loja.

1. ¿Usted viaja a diferentes lugares de la provincia y del país?

Si () No ()

Porqué: _____

2. Usted ¿Cuándo viaja utiliza?

Transporte particular ()

Coop. de transporte ()

3. A los diferentes lugares ¿Usted viaja?

Una vez por semana () Dos veces por semana ()

Una vez por mes () Dos veces por mes ()

Una vez por año () Dos veces por año ()

2. Si se implementaría un Terminal Terrestre ¿Usted utilizaría esta edificación como aporte a la reorganización del transporte de pasajeros?

Si () No ()

4. Al implementarse un Terminal Terrestre ¿Usted haría uso de los servicios que este ofrezca?

Si () No ()

Porqué: _____

3. ¿Cree usted que el Terminal Terrestre debe contar varios servicios como?:

Restaurante	Si () No ()	cibers (internet)	Si () No ()
Telefónicas	Si () No ()	Dispensas	Si () No ()
Almacenes	Si () No ()	Otros.	Si () No ()

Porqué: _____

4. ¿Cree Ud. que el municipio del Cantón Puyango, puede intervenir según sus competencias, directamente en el proceso de diseño e implementación de un terminal terrestre en la Ciudad de Alamor?.

Si () No ()

Porqué: _____

5. ¿Cree ud. que el municipio regularía el manejo y la organización del transporte con la implementación de un Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor?

Si () No ()

Porqué: _____

6. Cree ud. que el municipio y los transportistas tienen que realizar un convenio para cubrir con el mantenimiento el Terminal Terrestre.

Si () No ()

Porqué: _____

7. ¿Considera Ud. que la implementación de un terminal terrestre en la Ciudad de Alamor, prestaría algún beneficio en la economía del cantón?

Si () No ()

Porqué: _____

8. Entonces. ¿Está ud. de acuerdo que el municipio, como un ente público, implemente un Terminal Terrestre en la ciudad de Alamor del cantón Puyango?

Si () No ()

Porqué: _____

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Anexo Nº 2

EVALUACIÓN CUALITATIVA Y CUANTITATIVA DE LA (E.I.A.)

6.1 Metodología.

La Evaluación del Impacto Ambiental se constituye como procedimiento de análisis encaminado a formar un juicio previo, lo más objetivo posible, sobre la importancia de los impactos ambientales de una acción humana y la posibilidad de evitarlos o reducirlos a niveles aceptables.

Desde una perspectiva metodológica. La EIA se considera como un proceso dirigido a identificar, predecir, interpretar, prevenir y comunicar el impacto ambiental ocasionado por cualquier actividad obra o proyecto.

El proceso de identificación de alteraciones, tiene por objetivo, generar un grupo de indicadores de impacto de utilidad en el presente Estudio de Impacto Ambiental (ESIA). Por tanto, de dicho proceso surgirá el grupo de elementos o factores ambientales, que pueden quedar afectados significativamente por el desarrollo de la actividad del proyecto.

Existen numerosos modelos y procedimientos para la evaluación de impactos sobre el medio ambiente o sobre alguno de los factores, algunos generales, con pretensiones de universalidad, otros específicos para situaciones o aspectos concretos; algunos cualitativos, de carácter estático unos, dinámico otros, etc. Hay que destacar que la mayoría de los métodos fueron elaborados para proyectos concretos, resultando por ello *complicada su generalización, aunque* resultan válidos para otros proyectos similares a los que dieron origen al método en cuestión.

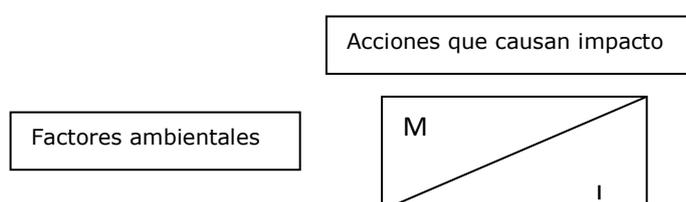
Método de Leopold

Esta matriz, elaborada por Leopold y otros, fue la primera en este campo y ha sido ampliamente utilizada. Las matrices causa – efecto, son sobre todo, métodos de identificación y valoración que pueden ser ajustados a las distintas fases del proyecto, arrojando resultados cuali-cuantitativos, realizando un análisis de las relaciones de casualidad entre una acción dada y sus posibles efectos en el medio.

Abarca dos extensas listas de revisión, uno de los factores ambientales (componentes ambientales) que pueden ser afectados por cualquier tipo de proyecto o acción humana, y otra de acciones, elementos de proyectos y actuaciones en general que pueden producir impacto. A estas últimas para simplificar, se las denomina acciones del proyecto.

La base del sistema, es una matriz en que las entradas según columnas contienen las acciones del hombre que pueden alterar el ambiente y las entradas según filas, son características del medio que pueden ser alteradas.

En cada elemento de la matriz (celdilla), se incluye dos números separados por una diagonal. Uno indica la “magnitud” de la alteración del factor ambiental correspondiente y, por tanto, el grado del impacto, y el otro la “importancia” del mismo.



M = Magnitud.

I = Importancia.

La magnitud y la importancia se consideran en una escala del 1 al 10. El 1 representa la menor y 10 la mayor magnitud e importancia. Se añade además un signo positivo o negativo, que indica que el impacto es beneficioso o adverso, respectivamente.

Los valores de magnitud e importancia que se asignen a los impactos identificados pueden responder a valores prefijados como los que se detallan a continuación:

MAGNITUD		
CALIFICACIÓN	INTENSIDAD	AFECTACIÓN
1	Baja	Baja
2	Baja	Media
3	Baja	Alta
4	Media	Baja
5	Media	Media
6	Media	Alta
7	Alta	Baja
8	Alta	Media
9	Alta	Alta
10	Muy Alta	Alta

IMPORTANCIA		
CALIFICACIÓN	DURACIÓN	INFLUENCIA
1	Temporal	Puntual
2	Media	Puntual
3	Permanente	Puntual
4	Temporal	Local
5	Media	Local
6	Permanente	Local
7	Temporal	Regional
8	Media	Regional
9	Permanente	Regional
10	Permanente	Nacional

ALGORITMO PARA USAR LA MATRIZ DE LEOPOLD

1. **Delimitar el área a evaluar.** - Para el presente caso, el área de influencia lo constituye el sector por donde atraviesa la vía de ingreso al proyecto. Adicionalmente se considera el área de construcción del relleno como elemento fundamental en el origen de las acciones tendientes a ser analizadas.
2. **Determinar las acciones que ejercerá el proyecto sobre el área.**
3. **Determinar para cada acción qué elemento(s) se afecta(n).**- Esto se logra mediante el rayado correspondiente a la cuadrícula de interacción en la Matriz Causa-Efecto.
4. **Determinar la importancia de cada elemento** en una escala del 1 al 10.

5. **Determinar la magnitud de cada acción sobre cada elemento,**
en una escala del 1 al 10.
6. **Determinar si la magnitud es positiva o negativa.**
7. **Determinar cuántas acciones del proyecto afectan al ambiente,** desglosándolas en positivas o negativas.
8. **Agregación de los resultados para las acciones.**
9. **Determinar cuántos elementos del ambiente son afectados por el proyecto,** desglosándolos en positivos o negativos.
10. **Agregación de los resultados para los elementos del ambiente.**
11. La agregación de los resultados de las acciones y de los elementos del ambiente se realiza mediante la **suma algebraica de los productos de los valores de cada celda.**

ÍNDICE

I. ÍNDICE

Caratula	I
Certificación	II
Autoría	III
Agradecimiento	IV
Dedicatoria	V
a. Título	
b. Resumen en Castellano y Traducido al Inglés	1
c. Introducción	7
d. Revisión de Literatura	11
Diagnostico de la realidad en la ciudad de Alamor.....	11
Historia.....	17
Ubicación geográfica del cantón Puyango.....	18
Instituciones.....	21
Situación del transporte.....	23
e. Materiales y Métodos	25
Materiales.....	25
Métodos.....	25
f. Resultados	32
Encuestas.....	32
Entrevistas	44

g. Discusión

Estudio de Mercado.....	48
Segmentación de mercado.....	48
Análisis de Demanda y oferta.....	50
Análisis de la demanda.....	50
Demanda potencial.....	51
Demanda real.....	51
Demanda efectiva	51
Análisis de la oferta.....	52
Balance entre la oferta y demanda.....	53
Plan de Comercialización.....	54
Estudio Técnico.....	58
Tamaño y capacidad del proyecto.....	59
Localización.....	61
Macrolocalización.....	62
Microlocalización.....	62
Distribución y diseño de las instalaciones.....	64
Descripción del proceso.....	70
Requerimientos.....	75
Recursos humanos.....	75
Recursos materiales.....	76
Recursos financieros.....	78
Estudio de impacto ambiental.....	79

Estudio Administrativo.....	118
Organización legal.....	118
Organización administrativa.....	119
Propuesta de organigramas.....	121
Organigrama estructural.....	122
Organigrama funcional.....	123
Organigrama posicional.....	124
Manual de funciones.....	125
Estudio Financiero.....	131
Inversiones en activos fijos.....	138
Inversiones en activos diferidos.....	142
Inversiones en activos circulantes.....	143
Financiamiento.....	144
Presupuestos.....	147
Depreciaciones.....	153
Punto de equilibrio.....	174
Flujo de caja.....	179
Evaluación Financiera.....	180
h. Conclusiones.....	193
i. Recomendaciones.....	195
j. Bibliografía.....	197
k. Anexos.....	205
l. Índice.....	208